



## **RIVIERA TRASPORTI S.p.A.**

Via Nazionale, 365 – 18100 Imperia

tel. 0183 7001 – Fax 0183 274695

e-mail: [info@rivieratrasporti.it](mailto:info@rivieratrasporti.it) – <http://www.rivieratrasporti.it>

# **PIANO INDUSTRIALE AZIENDALE 2025-2029 E PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

---

Capitale sociale € 4.232.890,88 – versato € 4.232.890,88 – Reg. Soc. Trib. Imperia n. 1178

Numero di iscrizione C.C.I.A.A. – C.F. e P. IVA: 00142950088

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento dell'Amministrazione Provinciale di Imperia

ISO 9001 CERTIFIED ORGANISATION



United Registrar of Systems Cert No. 16038



## Sommario

<b>Executive summary</b> .....	<b>8</b>
<b>1. Il piano industriale aziendale</b> .....	<b>12</b>
1.1. I contenuti .....	12
1.2. L'impostazione metodologica .....	14
<b>2. Il profilo aziendale</b> .....	<b>18</b>
2.1. L'assetto proprietario e il sistema di governance .....	18
2.2. Gli ambiti operativi .....	20
2.3. L'assetto organizzativo .....	21
2.4. La crisi aziendale e il percorso di risanamento avviato .....	23
2.5. Le performance economico-finanziarie .....	29
<b>3. Le assunzioni di piano</b> .....	<b>38</b>
3.1. Le attuali criticità e i possibili spazi di miglioramento del servizio .....	38



3.2. Le analisi preliminari sull'efficienza ed economicità del servizio.....	50
3.3. Il costo standard del servizio di TPL .....	58
3.4. I presupposti e gli orientamenti strategico-operativi di piano.....	63
3.5. Le ipotesi di lavoro .....	74
<b>4. L'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale.....</b>	<b>75</b>
4.1. L'impostazione accolta .....	75
4.2. Il contesto normativo e amministrativo di riferimento.....	77
4.3. Il contesto operativo di riferimento .....	83
4.4. L'oggetto dell'affidamento.....	96
4.5. La disciplina dei beni strumentali .....	100
4.6. La disciplina del personale .....	103
4.7. Gli obiettivi del contratto di servizio .....	103
4.8. Il piano economico-finanziario .....	106
4.9. La matrice dei rischi.....	119
4.10. Le motivazioni a sostegno dell'affidamento in house .....	123
<b>5. Il piano industriale aziendale .....</b>	<b>126</b>
5.1. Le proiezioni economiche dei vari ambiti di attività .....	126
5.2. Le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali complessive .....	130



<b>Allegati.....</b>	<b>138</b>
A) Lo Statuto di Riviera Trasporti s.p.a. in conformità ai requisiti dell'in house providing (bozza) .....	138
B) Il PEA realizzato negli esercizi 2019, 2022 e 2023. ....	194
C) L'organico complessivo del personale in servizio al 31/12/2023 .....	200
D) La flotta dedicata al servizio di TPL al 31/12/2023 – elenco dettagliato.....	202
E) Il PEA prospettico .....	207
F) Gli obiettivi e indicatori del contratto di servizio.....	211



## Indice delle tabelle

Tab. 01 – La compagine proprietaria .....	18
Tab. 02 – Il sistema di governance.....	19
Tab. 03 – La rete dei servizi .....	20
Tab. 04 – La struttura organizzativa .....	22
Tab. 05 – L’organico del personale .....	23
Tab. 06 – La dinamica delle passività.....	25
Tab. 07 – Le performance economiche 2019-2024 per ambiti di attività .....	32
Tab. 08 – Le performance patrimoniali 2019-2024 a livello aziendale complessivo.....	37
Tab. 09 – I costi di rotolamento .....	52
Tab. 10 – L’analisi comparativa dei costi e della produttività del personale .....	57
Tab. 11 – Il costo standard determinato ai sensi del d.m. 157/2018.....	60
Tab. 12 – Il costo standard determinato a livello regionale, ai sensi della del. CR Liguria 7/2017.....	61
Tab. 13 – La programmata esecuzione del concordato preventivo .....	64
Tab. 14 – La revisione del programma di esercizio .....	67
Tab. 15 – La dinamica programmata dei ricavi da traffico.....	68
Tab. 16 – Il mantenimento dei livelli occupazionali .....	69



Tab. 17 – Il rinnovo della flotta .....	70
Tab. 18 – Il piano investimenti .....	71
Tab. 19 – Le ipotesi di lavoro.....	74
Tab. 20 – Il volume di attività 2019 e 2022-2023.....	87
Tab. 21 – Il personale addetto al servizio di TPL.....	88
Tab. 22 – La flotta dedicata al servizio di TPL .....	89
Tab. 23 – I dati relativi all’utenza del servizio di TPL.....	90
Tab. 24 – Il conto economico regolatorio per gli esercizi 2019, 2022 e 2023.....	91
Tab. 25 – Il conto economico riclassificato per gli esercizi 2019, 2022 e 2023.....	92
Tab. 26 – Lo stato patrimoniale regolatorio per gli esercizi 2019, 2022 e 2023.....	93
Tab. 27 – Lo stato patrimoniale riclassificato per gli esercizi 2019, 2022 e 2023 .....	94
Tab. 28 – Il rendiconto finanziario per gli esercizi 2019, 2022 e 2023 .....	95
Tab. 29 – La prospettiva rete di trasporto articolata per linee .....	96
Tab. 30 – Gli obiettivi e indicatori (selezione) .....	105
Tab. 31 – Il PEF simulato relativo all’integrale affidamento del servizio .....	107
Tab. 32 – Il PEF simulato con subaffidamento di almeno il 10% del servizio .....	113
Tab. 33 – La matrice dei rischi .....	119
Tab. 34 – Le proiezioni economiche dei vari ambiti di attività.....	127



Tab. 35 – Le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali complessive (affidamento integrale) .....	131
Tab. 36 – Le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali complessive (subaffidamento del 10%).....	134
Tab. 37 – La dimostrazione di fattibilità dell’esecuzione del concordato preventivo .....	137



## Executive summary

Il presente piano risponde alla richiesta formulata dall'Amministrazione Provinciale di Imperia, nella duplice veste di Amministrazione controllante e di Ente affidante, avente ad oggetto la predisposizione di un piano industriale che, in vista del programmato affidamento in house providing del servizio di trasporto pubblico locale (TPL) a Riviera Trasporti s.p.a. (di seguito, per brevità, anche RT), evidenzia la sostenibilità economico-finanziaria della gestione aziendale, con superamento dell'attuale situazione di crisi, in termini di regolare esecuzione della procedura concordataria avviata, e di stabile conseguimento di condizioni di equilibrio economico, finanziario e patrimoniale, nella prospettiva di continuità della gestione aziendale.

I dati e le informazioni contenuti nel presente documento possono peraltro risultare utili anche per gli altri Enti Locali soci, per la generalità dei Comuni della Provincia di Imperia, anche in relazione al servizio di TPL di cui beneficiano i loro cittadini, per il personale e le Organizzazioni Sindacali, per i finanziatori, i fornitori e i partner a vario titolo nonché per tutti i potenziali stakeholder della Società.

Per soddisfare tali esigenze conoscitive, il presente documento comprende:

- un profilo identificativo della Società, in cui vengono presentati l'assetto proprietario e la conseguente configurazione societaria, gli ambiti di attività aziendali, la struttura organizzativa, la situazione di crisi e la procedura concordataria in atto nonché le risultanze economico-finanziarie della gestione;
- le assunzioni di piano, nel cui ambito si richiamano le criticità che caratterizzano l'attuale gestione aziendale, individuando gli spazi di miglioramento possibili, intervenendo su costi, ricavi e investimenti, si



riportano gli esiti di alcune analisi preliminari su alternative soluzioni gestionali, finalizzate ad individuare potenziali innovazioni, si evidenzia la necessaria correlazione tra le risorse pubbliche e il costo standard del servizio di trasporto pubblico locale e si illustrano le ipotesi di lavoro conseguentemente accolte a fini pianificatori;

- un possibile schema di Relazione di affidamento del servizio di TPL, in cui vengono esplicitati, ai sensi della disciplina in materia, i contesti normativo ed operativo di riferimento, l'oggetto dell'affidamento, gli assetti tecnico ed organizzativo, gli obiettivi del contratto di servizio, il PEF, la matrice dei rischi e le motivazioni a sostegno dell'in house providing;
- a livello aziendale complessivo, a partire dal PEF del servizio di TPL e tenendo conto del complessivo perimetro gestionale di RT, il piano industriale contenente le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali relative al periodo 2025-2029.

Le elaborazioni contenute nel presente documento evidenziano che, tenendo conto dell'incremento di ca. € 2 milioni annui delle risorse pubbliche dedicate al settore, come indicato dall'Amministrazione Provinciale, procedendo alla revisione del programma di esercizio, con l'eliminazione di alcune sovrapposizioni di linee in ambito urbano e con la razionalizzazione del servizio tanto urbano quanto interurbano, è possibile configurare l'affidamento in house providing del servizio di TPL, garantendone la regolarità, la qualità e l'efficienza ed assicurando la sostenibilità economico-finanziaria della relativa gestione.



A tal fine, la disciplina in materia individua un parametro essenziale, di cui tenere conto in sede di affidamento, rappresentato dal costo standard del servizio, la cui metodologia di calcolo è contenuta nel d.m. MIT 157/2018. Avendo riguardo al servizio di TPL nell'ATO imperiese, il relativo dato è pari a € 4,38/bus-km, con conseguente determinazione di un corrispettivo contrattuale standard di € 2,85/bus-km (a determinazioni analoghe si perviene, peraltro, utilizzando la metodologia precedentemente accolta dalla Regione Liguria, nell'ambito della programmazione del servizio, approvata con del. CR 7/2017).

Come evidenziato in seno al PEF, redatto secondo la metodologia ART, RT è in grado di assicurare lo svolgimento del servizio, nel periodo 2025-2029, ad un costo operativo compreso tra € 3,53/bus-km e € 3,82/bus-km, con conseguente possibile determinazione del corrispettivo contrattuale nell'ordine di € 2,70/bus-km, ossia sovraperformando di oltre il 5% rispetto allo standard settoriale.

In proposito, il PEF segnala la sistematica sostenibilità economico-finanziaria della gestione aziendale, anche nell'ipotesi prudentemente considerata di subaffidamento del 10% del servizio ad altri operatori, in conformità alla disciplina in materia.

Affiancando al TPL gli altri ambiti di attività (servizi di trasporto atipici e noleggio, manutenzione e revisione veicoli c/terzi e altre attività), pur in presenza di previsioni oltremodo prudenziali, emergono performance gestionali che evidenziano congrui livelli di equilibrio economico, finanziario e patrimoniale, con, in particolare, un reddito netto medio per gli esercizi 2025-2029 nell'ordine di € 350.000, un Ebitda medio nell'ordine di € 2,9 milioni e un patrimonio netto che cresce progressivamente sino ad attestarsi ad oltre € 9,5 milioni.



Nel contempo, trova anche conferma la possibilità di dare regolare esecuzione al concordato preventivo, sebbene il contributo maggiore, a tal fine, sia ascrivibile alle dismissioni patrimoniali di competenza della Liquidatrice nominata dal Tribunale di Imperia.

In sintesi, il piano industriale predisposto dimostra la sostenibilità della proposta concordataria, il superamento della situazione di crisi e, attraverso l'affidamento in house providing del servizio di TPL, il conseguimento di congrui livelli di economicità della gestione, a sostegno della continuità aziendale.



## 1. Il piano industriale aziendale

### 1.1.I contenuti

Il presente piano risponde alla richiesta formulata dall'Amministrazione Provinciale di Imperia, nella duplice veste di Amministrazione controllante e di Ente affidante, avente ad oggetto la predisposizione di un piano industriale che, in vista del programmato affidamento in house providing del servizio di trasporto pubblico locale (TPL) a Riviera Trasporti s.p.a. (di seguito, per brevità, anche RT), evidenzia la sostenibilità economico-finanziaria della gestione aziendale, con superamento dell'attuale situazione di crisi, in termini di regolare esecuzione della procedura concordataria avviata, e di stabile conseguimento di condizioni di equilibrio economico, finanziario e patrimoniale, nella prospettiva di continuità della gestione aziendale.

I dati e le informazioni contenuti nel presente documento possono peraltro risultare utili anche per gli altri Enti Locali soci, per la generalità dei Comuni della Provincia di Imperia, anche in relazione al servizio di TPL di cui beneficiano i loro cittadini, per il personale e le Organizzazioni Sindacali, per i finanziatori, i fornitori e i partner a vario titolo nonché per tutti i potenziali stakeholder della Società.

Per soddisfare le suddette esigenze conoscitive, il presente documento, dopo averne chiarito qui i contenuti e di seguito l'impostazione metodologica, presenta un profilo identificativo di RT, illustra le assunzioni di piano, approfondisce l'affidamento del servizio di TPL e si conclude con il piano industriale, a livello aziendale complessivo, per il periodo 2025-2029.



Più specificamente:

- nel profilo identificativo, vengono presentati l'assetto proprietario e la conseguente configurazione societaria, gli ambiti di attività aziendali, la struttura organizzativa, la situazione di crisi e la procedura concordataria in atto nonché le risultanze economico-finanziarie della gestione;
- nell'ambito delle assunzioni di piano, si richiamano le criticità che caratterizzano l'attuale gestione aziendale, individuando gli spazi di miglioramento possibili, si riportano gli esiti di alcune analisi preliminari su alternative soluzioni gestionali, finalizzate ad individuare potenziali innovazioni, si evidenzia la necessaria correlazione tra le risorse pubbliche e il costo standard del servizio di trasporto pubblico locale e si illustrano le ipotesi di lavoro conseguentemente accolte a fini pianificatori;
- per il servizio di TPL, vengono esplicitati, in conformità alle suddette ipotesi di lavoro, i contesti normativo ed operativo di riferimento, l'oggetto dell'affidamento, gli assetti tecnico ed organizzativo, gli obiettivi del contratto di servizio, il piano economico-finanziario (PEF), la matrice dei rischi e le motivazioni a sostegno dell'in house providing, ossia i principali contenuti della Relazione di affidamento, ai sensi della disciplina normativa e regolamentare in materia;
- a partire dal PEF del servizio di TPL e tenendo conto del complessivo perimetro gestionale di RT, sempre in conformità alle ipotesi di lavoro accolte, il piano industriale aziendale complessivo espone le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali relative al periodo 2025-2029.



La natura strategico-operativa del presente documento, ferma restando la completezza dei relativi contenuti, induce a privilegiare, sul piano formale, un'esposizione per quanto possibile chiara, ma tendenzialmente sintetica, essenziale e condensata, che consenta di focalizzare l'attenzione sugli aspetti maggiormente significativi e rilevanti.

## 1.2.L'impostazione metodologica

Ai fini della predisposizione del presente documento, si è fatto riferimento a tutti i dati e le informazioni rilevanti disponibili relativi all'assetto proprietario ed istituzionale, alla situazione gestionale-organizzativa ed alla dimensione economico-finanziaria della Società.

Tali dati e informazioni sono stati condivisi e discussi con l'Amministrazione Provinciale, attivando con la stessa un dialogo virtuoso finalizzato alla verifica ed all'approfondimento delle condizioni di attività e degli equilibri gestionali, con particolare riguardo al servizio di TPL.

L'analisi, sia retrospettiva che prospettica, della dimensione strategico-operativa e delle performance economico-finanziarie della Società è stata improntata a rigorosi principi economico-aziendali, accogliendo un approccio particolarmente prudentiale.

Quest'ultimo, con particolare riguardo all'analisi prospettica, pare di particolare importanza, in quanto, come noto, la pianificazione aziendale espone, per definizione, a elementi di incertezza circa la previsione del futuro



andamento della gestione, tanto più in un'epoca e in un contesto, quali quelli di riferimento, caratterizzati da particolare complessità e dinamismo sul piano socio-economico.

Si pensi, a titolo meramente esemplificativo, all'onda lunga degli effetti della pandemia da Covid-19 sui bisogni di mobilità e sulle preferenze di trasporto dei cittadini, con conseguenti riflessi sui ricavi da traffico, così come agli effetti sulla dinamica dei costi energetici e dei prodotti petroliferi del perdurante conflitto russo-ucraino e delle tensioni nel quadrante medio-orientale.

In ogni caso, le proiezioni di piano sono impostate e verificate non solo in funzione del necessario equilibrio economico-finanziario, essenziale per la prospettiva continuità aziendale, ma anche per garantire, medio tempore, la regolare esecuzione del concordato preventivo, a sua volta indispensabile per il superamento della situazione di crisi e la sopravvivenza aziendale.

Nella predisposizione del presente documento si sono inoltre tenute in considerazione le disposizioni normative e regolamentari comunitarie, nazionali e regionali rilevanti in materia.

Specificamente, il riferimento è, principalmente, alla versione vigente:

- ❖ del reg. (CE) 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- ❖ del d.lgs. 422/1997 di conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale;
- ❖ dell'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009, che dispone che, in caso di in house providing, almeno il 10% dei servizi oggetto di affidamento siano affidati con procedura di gara a soggetti diversi;



- ❖ del d.lgs. 175/2016 contenente il testo unico in materia di società a partecipazione pubblica;
- ❖ del d.l. 50/2017, conv. in l. 96/2017, recante, in specie agli artt. 27 e 48, specifiche norme in materia di trasporto pubblico locale;
- ❖ del d.lgs. 201/2022 di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;
- ❖ del d.lgs. 36/2023 recante il codice dei contratti pubblici;
- ❖ della l.r. Liguria 33/2013 contenente la disciplina del sistema di trasporto pubblico regionale e locale e del piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti;
- ❖ del d.m. MIT 157/2018 di determinazione del costo standard dei servizi di trasporto pubblico di linea di passeggeri;
- ❖ della del. ART 154/2019 di approvazione dell'atto di regolazione relativo all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- ❖ della del. ART 189/2023 di indizione della consultazione pubblica ai fini della revisione della del. ART 154/2019, contenente, in particolare, uno schema di possibile relazione di affidamento nel caso di in house providing;
- ❖ della del. ART 32/2024 di determinazione del valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia;
- ❖ della del. ART 53/2024 di approvazione dell'atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico";



- ❖ della del. ART 64/2024 di revisione della del. ART 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del d.lgs. 201/2022;
- ❖ della del. ART 177/2024 di revisione della del. ART 154/2019 in materia di remunerazione del capitale investito;
- ❖ della del. CR Liguria 7/2017 di approvazione dell'atto di programmazione in materia di trasporto pubblico regionale e locale;
- ❖ della del. CP Imperia 16/2020 di approvazione del piano di bacino del trasporto pubblico locale.

Oltre a quanto precede, si è altresì tenuto conto degli indirizzi giurisprudenziali in materia.

L'intento è quello di approntare uno strumento di spiccata qualificazione professionale, che metta a disposizione della Proprietà e degli altri portatori di interessi indicazioni utili ai fini della migliore impostazione delle azioni di governo e di gestione della Società e dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.



## 2. Il profilo aziendale

### 2.1. L'assetto proprietario e il sistema di governance

RT è una società per azioni costituita, con l'originaria denominazione di Società Trasporti Pubblici Riviera dei Fiori (STP), in data 07/01/1975, che ha assunto l'attuale denominazione a fine 1983, dopo l'incorporazione della Società Trasporti Elettrici Liguri (STEL) di Sanremo.

Configuratasi sin dalla costituzione come società in controllo pubblico, RT risulta attualmente controllata e soggetta all'attività di direzione e coordinamento della Provincia di Imperia, affiancata, in seno alla compagine proprietaria, dai Comuni di Imperia, Sanremo e Ventimiglia, sebbene per quote di partecipazione marginali, come riportato in Tab. 1.

*Tab. 1 – La compagine proprietaria*

Azionisti	V.N. azioni	N. azioni	Quota %	Capitale sociale	Sovrapprezzo	Totale conferimento
Provincia di Imperia	€ 0,01	422.936.450	99,917%	€ 4.229.364,50	€ 1.560.635,50	€ 5.790.000,00
Comune di Ventimiglia	€ 0,01	165.178	0,039%	€ 1.651,78	€ 609,51	€ 2.261,29
Comune di Imperia	€ 0,01	93.730	0,022%	€ 937,30	€ 345,86	€ 1.283,16
Comune di Sanremo	€ 0,01	93.730	0,022%	€ 937,30	€ 345,86	€ 1.283,16
<b>Totale</b>		<b>423.289.088</b>	<b>100,000%</b>	<b>€ 4.232.890,88</b>	<b>€ 1.561.936,73</b>	<b>€ 5.794.827,61</b>



La suddetta composizione della compagine proprietaria e la corrispondente ricostituzione del capitale sociale sono il frutto della ricapitalizzazione attuata in esecuzione della deliberazione dell'Assemblea straordinaria del 03/07/2023, nell'ambito della quale la Provincia di Imperia, come anche previsto dal piano concordatario, ha conferito il complesso immobiliare c.d. delle ex Colonie di Nava.

Ne consegue che RT si configura come società a totale capitale pubblico locale, controllata dalla Provincia di Imperia, connotandosi, sotto questo profilo, in modo coerente con i requisiti richiesti dalla disciplina comunitaria (art. 5, reg. (CE) 1370/2007) e nazionale (art. 16 d.lgs. 175/2016; art. 17 d.lgs. 201/2022) in materia di in house providing.

Il sistema di governance aziendale è di tipo tradizionale e attualmente prevede, quali organi sociali, come riportato nella scheda di Tab. 2, l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione (formato da tre componenti, incluso l'Amministratore Delegato), il Collegio Sindacale, il Revisore Legale e l'Organismo di Vigilanza, conformemente a quanto disposto, per le società in controllo pubblico, dal d.lgs. 175/2016.

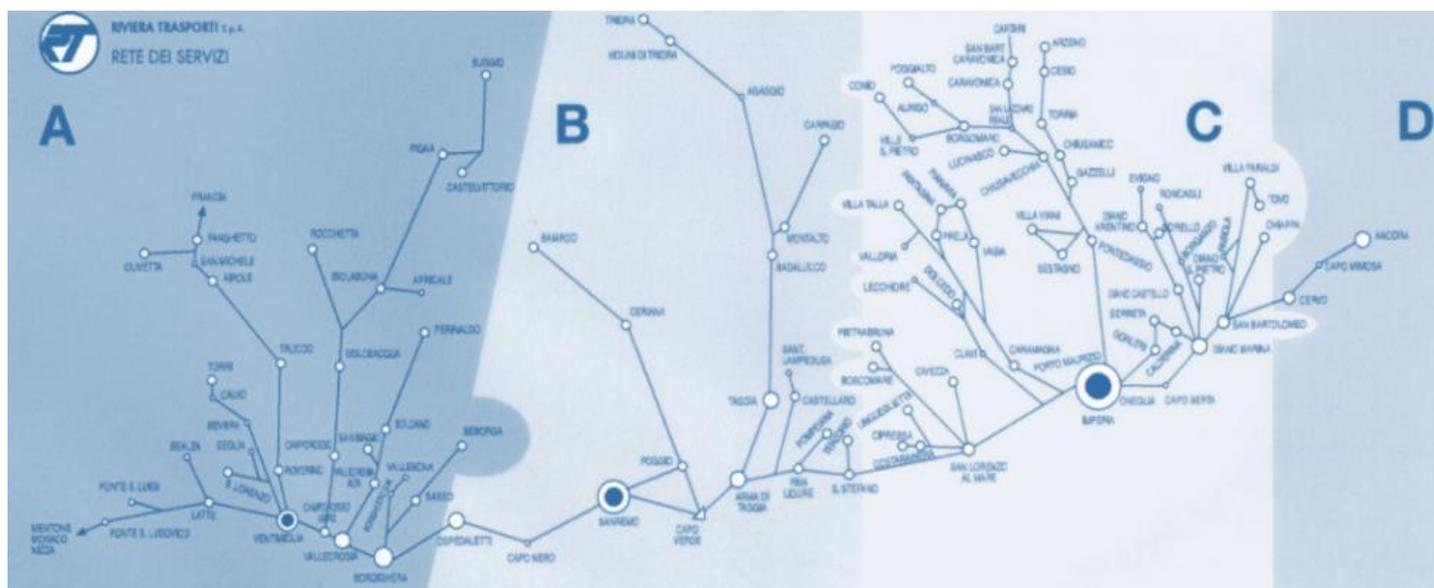
*Tab. 2 – Il sistema di governance*

<b>Organi sociali</b>	<b>Tipologia</b>
Assemblea degli Azionisti	Enti locali
Organo amministrativo	Consiglio di Amministrazione (Presidente, Amministratore Delegato, Consigliere)
Organi di controllo	Collegio Sindacale – Revisore Legale – Organismo di Vigilanza

## 2.2. Gli ambiti operativi

Come anticipato, RT è il punto di arrivo di un lungo percorso che affonda le sue radici nella storia del TPL imperiese. In virtù di questa eredità, la rete di trasporto si ramifica sull'intero territorio provinciale, assicurando i collegamenti lungo la costa nonché tra il litorale e le valli, come schematizzato in Tab. 3. Lo svolgimento di tale servizio è regolato dal contratto affidato, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, dalla Provincia di Imperia per il periodo 01/10/2002 – 31/12/2007 e successivamente più volte prorogato/rinnovato.

Tab. 3 – La rete dei servizi





Al trasporto di linea, la Società affianca servizi di trasporto scolastico, altri servizi atipici (“Marebus”, “Hinformatibus”, “Navetta The Mall” e simili) nonché attività di noleggio con conducente in ambito sia nazionale che internazionale. Attraverso la propria struttura tecnica e organizzativa e, in specie, attraverso le proprie officine di Imperia e Sanremo, RT svolge, inoltre, attività di manutenzione e revisione di veicoli c/terzi. Alle suddette attività operative si sono affiancate, nel tempo, ulteriori attività accessorie e complementari, quali la gestione di parcheggi, le locazioni immobiliari e la rivendita di tabacchi presso l’autostazione di Sanremo.

Il servizio di TPL rappresenta, in ogni caso, il core business aziendale, generando ca. il 90% del complessivo fatturato della Società (cfr. [par. 2.5.](#)), risultando, sotto questo profilo, coerente con il limite, pari ad almeno l’80% del fatturato, fissato per l’affidamento in house dall’art. 16 del d.lgs. 175/2016.

### 2.3.L’assetto organizzativo

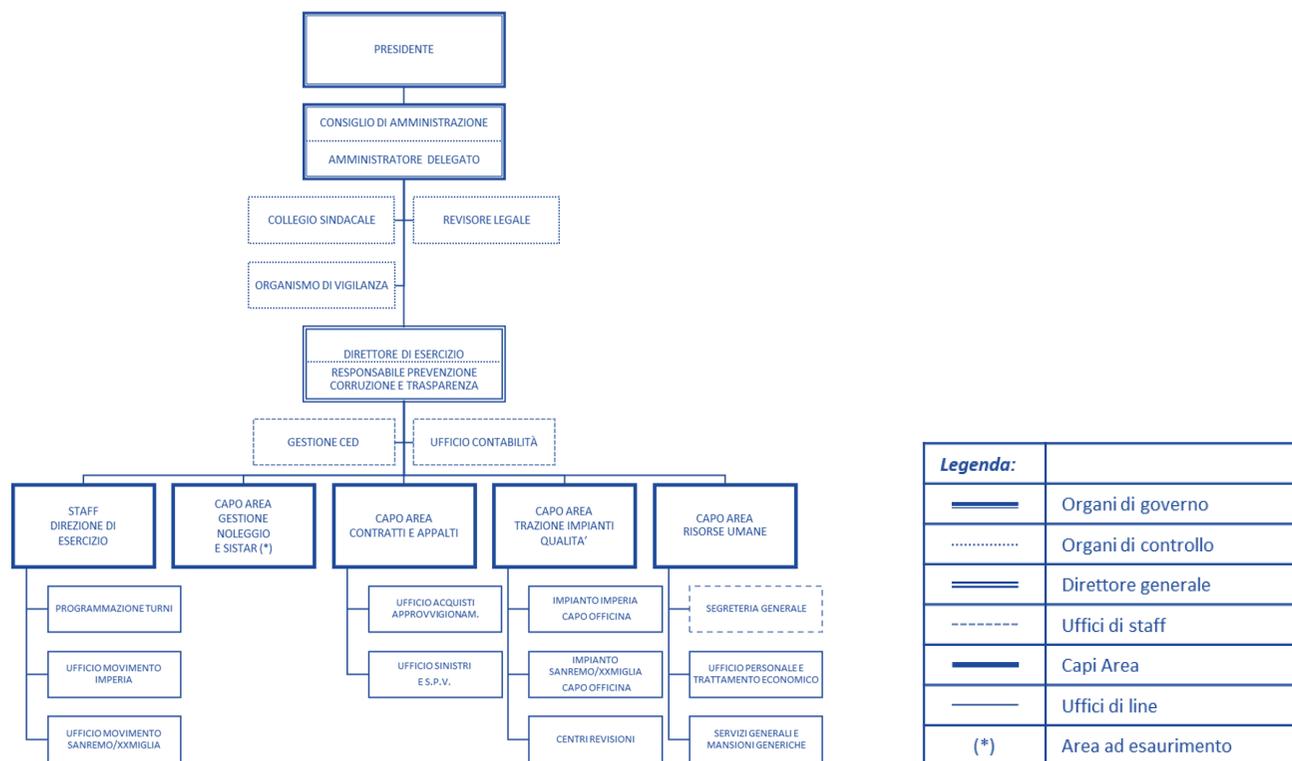
Le suddette attività sono presidiate da una struttura organizzativa essenziale, articolata in quattro Aree e due Uffici di staff che riportano alla Direzione, retta dall’unica figura dirigenziale presente in azienda, cui è anche conferito il ruolo di Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, come rappresentato nell’organigramma di Tab. 4.

L’organico del personale, mediamente pari a 305,32 unità nell’esercizio 2023, risulta equamente distribuito tra figure amministrative (con un’incidenza del 10% sul totale) e figure operative, nel cui ambito rivestono un ruolo



ovviamente prevalente gli addetti alla guida (con un'incidenza del 71% sul totale), seguiti dal personale operaio, impiegato nelle attività di cura e manutenzione degli autobus e dell'infrastruttura (con un'incidenza del 14%), e, quindi, da controllori e verificatori (con un'incidenza del 4%), come meglio dettagliato nella Tab. 5.

Tab. 4 – La struttura organizzativa





*Tab. 5 – L'organico del personale*

<b>Categorie</b>	<b>Organico al 31/12/2023</b>	<b>Organico medio 2023</b>	<b>Incidenza %</b>
Dirigenti	1	1,00	10%
Quadri (par. 250)	4	4,67	
Professional (par. 230)	1	1,66	
Impiegati	25	24,58	14%
Capi operai	2	2,25	
Operai	41	40,24	
Verificatori	5	3,33	4%
Controllori	10	10,00	
Autisti	213	217,60	71%
<b>Totali</b>	<b>302</b>	<b>305,32</b>	<b>100%</b>

## 2.4. La crisi aziendale e il percorso di risanamento avviato

RT sta attraversando un periodo di crisi, peraltro comune a molte società di TPL, soprattutto a controllo pubblico.



A livello settoriale, come noto e ampiamente documentato nella letteratura in materia, le principali criticità sono sintetizzabili in corrispettivi contrattuali e ricavi da traffico sottodimensionati, insufficiente livello degli investimenti, qualità del servizio carente, contrazione della domanda e perdite d'esercizio diffuse e frequenti.

Tale situazione, valida in generale, non fa ovviamente eccezione in ambito ligure, dove nel 1960 i ricavi da traffico coprivano il 70% dei costi di esercizio, mentre attualmente, tanto più a seguito degli effetti della pandemia da Covid-19, risulta difficilmente raggiungibile anche il parametro standard, definito sul piano normativo nel 35%, del rapporto ricavi da traffico/costi di esercizio, a causa del calo registrato dalla domanda, unitamente al mancato recupero dell'inflazione sulle tariffe del servizio.

A fronte di ricavi da traffico più che dimezzati, in presenza di una struttura dei costi tendenzialmente rigida, diviene essenziale la congruità dei corrispettivi contrattuali, i quali, per contro, risultano ampiamente inadeguati.

Nel caso di RT, questa circostanza è particolarmente rilevante, in quanto l'attuale corrispettivo contrattuale, pari a € 2,00/bus-km (oltre IVA), non essendo indicizzato, è rimasto sostanzialmente invariato dall'affidamento del servizio, avvenuto, come anticipato, a seguito della gara ad evidenza pubblica aggiudicata nel 2002, e risulta sensibilmente inferiore rispetto a quello parametrato al costo standard del servizio, sia esso determinato secondo la metodologia regionale (approvata con la del. CR Liguria 7/2017) o nazionale (ai sensi del d.m. MIT 157/2018) in materia, corrispondente a € 2,85/bus-km (cfr. [par. 3.1.](#)).



Il suddetto dato è risultato oltretutto aggravato dalla contrazione delle risorse pubbliche destinate al servizio di TPL, particolarmente rilevante a decorrere dall'anno 2013, con ca. € 2 milioni di taglio alla quota annuale di competenza del Fondo Nazionale Trasporti.

Ne è conseguito un avverso andamento dell'esposizione finanziaria aziendale, che, migliorata nei primi anni successivi all'affidamento del servizio nel 2002, a partire dal 2005 è cresciuta in modo progressivo sino al 2015, per registrare poi una flessione, favorita anche dall'esodo incentivato del personale, che non è tuttavia risultata sufficiente a riportare in equilibrio la gestione aziendale, gravata, nel frattempo, dagli effetti della pandemia da Covid-19, come evidenzia la dinamica riportata in Tab. 6.

*Tab. 6 – La dinamica delle passività*

<b>VOCI</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Debiti di funzionamento	€ 18.648.229	€ 10.395.672	€ 9.173.680	€ 14.127.953	€ 16.480.560
Debiti di finanziamento	€ 743.698	€ 2.980.476	€ 15.125.449	€ 19.615.031	€ 13.666.696
Fondo TFR	€ 7.908.961	€ 9.119.777	€ 7.716.823	€ 5.505.469	€ 4.464.971
<b>Passività totali</b>	<b>€ 36.818.600</b>	<b>€ 27.648.378</b>	<b>€ 38.171.701</b>	<b>€ 48.426.612</b>	<b>€ 38.995.117</b>



Per fronteggiare tale situazione di crisi, sfociata in un deficit patrimoniale di poco inferiore a € 4 milioni al 31/12/2020, e per contrastare l'azione esecutiva intrapresa da un creditore aziendale, la Società ha presentato, in data 27/09/2021, ricorso per ammissione con riserva alla procedura di concordato preventivo ex art. 161, comma 6, l.f. (cd. "concordato in bianco"). Tale istanza è stata accolta dal Tribunale di Imperia, che, con decreto in data 07/10/2021, ha proceduto alla nomina dei Commissari Giudiziali ed alla concessione alla Società del termine di 120 giorni, successivamente prorogato di ulteriori 60 giorni, per il deposito della proposta e del piano concordatari.

In data 28/03/2022, nel rispetto del termine assegnato, la Società ha depositato la proposta e il piano concordatari, ai sensi degli artt. 161, comma 1, e 186 bis l.f., corredati della prescritta attestazione di un professionista indipendente. La stessa documentazione è stata aggiornata in data 04/04/2022, in modo funzionale all'apposita transazione previdenziale intercorsa con l'INPS, ex art. 182 ter l.f., e necessaria a garantire la regolarità contributiva della Società, a sua volta essenziale per la riscossione dei crediti vantati nei confronti delle amministrazioni pubbliche e, quindi, per la regolare prosecuzione dell'attività aziendale.

Il Tribunale di Imperia, ritenendo ammissibile la proposta, con decreto in data 08/07/2022 ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo con continuità aziendale e fissato per il 19/12/2022, con successivo differimento al 06/02/2023, l'udienza di convocazione dei creditori propedeutica all'omologazione del concordato.

In data 23/12/2022, i Commissari Giudiziali hanno depositato la propria relazione ai sensi dell'art. 172, comma 1, l.f., concludendo che "la proposta concordataria (...) costituisce (...) l'alternativa più vantaggiosa per i creditori rispetto alle opzioni del fallimento/liquidazione giudiziale ovvero dell'amministrazione straordinaria".



Il Tribunale di Imperia, prendendo atto che il 70,84% dei creditori chirografari ha espresso parere favorevole alla proposta concordataria, ha fissato per il 17/04/2023, con successivo differimento al 20/07/2023, l'udienza per l'omologazione del concordato, il cui decreto è stato emanato in data 03/08/2023.

Il piano concordatario individua, ai fini del risanamento aziendale, quattro tipi di interventi sintetizzabili come segue:

1. cessione di asset immobiliari e non immobiliari, non strategici per l'attività di gestione del TPL, nel cui ambito, per la propria rilevanza, assume un ruolo centrale la vendita del deposito aziendale sito in C.so Cavallotti a Sanremo, previa la sua valorizzazione, anche attraverso una variante urbanistica finalizzata a renderlo più appetibile sul mercato;
2. ricontrattazione dei mutui ipotecari con ex Banca Carige, prevedendo una moratoria generale per la durata del piano, la cancellazione delle ipoteche insistenti sugli immobili destinati ad essere dismessi, il parziale rimborso una tantum del debito pregresso in occasione della vendita degli immobili (per un importo pari al 75% del prezzo di vendita che sarà effettivamente conseguito) e la ristrutturazione del debito residuo in un unico mutuo venticinquennale;
3. ricapitalizzazione a mezzo apporto in natura, in specie ad opera della Provincia di Imperia, mediante conferimento, a seguito dell'omologazione del piano, del compendio immobiliare delle cd. ex Colonie di Nava;



4. azioni finalizzate alla riduzione dell'evasione tariffaria e del costo del personale; per un verso, è prevista la ripresa delle iniziative avviate ante-Covid-19, integrate dall'affidamento all'Agenzia delle Entrate - Riscossione dell'attività di riscossione coattiva delle sanzioni amministrative elevate agli utenti per violazione delle norme in materia di regolarità del titolo di viaggio; per altro verso, sono previsti il contenimento dell'organico e del costo del personale, anche per effetto dell'accordo sindacale sul salario d'ingresso sottoscritto in data 14/09/2018.

In funzione di tali interventi di risanamento, ma altresì dei costi della procedura concorsuale e dell'esigenza di procedere alla prudente svalutazione di alcuni elementi dell'attivo patrimoniale nonché all'appostamento di un congruo fondo rischi, la proposta rivolta ai creditori aziendali, con riferimento ai debiti aventi causa antecedente il deposito del ricorso per concordato in bianco, prevede:

- a) pagamento del creditore ipotecario (ex Banca Carige) secondo i tempi e modi convenuti nell'apposito accordo paraconcordatario;
- b) pagamento integrale dei crediti muniti di privilegio generale e di privilegio speciale ipotecario entro due anni dalla data di omologazione del concordato;
- c) pagamento dei creditori chirografari, senza riconoscimento di interessi, nella misura del 23% entro tre anni dalla data di omologazione del concordato.



## 2.5. Le performance economico-finanziarie

Per rappresentare la situazione economico-finanziaria aziendale, vengono riportati e brevemente commentati di seguito gli schemi riclassificati di conto economico e stato patrimoniale della Società relativi agli ultimi esercizi chiusi ed all'anno in corso.

In conformità alle indicazioni contenute nella del. ART 189/2023, si prescinde dagli esercizi 2020 e 2021, fortemente condizionati dagli effetti della pandemia da Covid-19 e, quindi, non tali da riflettere le ordinarie condizioni di svolgimento della gestione aziendale. Inoltre, nella fattispecie, l'esercizio 2021 è stato altresì interessato dalle svalutazioni, dagli accantonamenti e dagli oneri indotti dall'avvio della procedura concordataria, risultando, anche sotto tale profilo, eccezionalmente depresso e comunque scarsamente significativo.

Conseguentemente, vengono presentati i dati relativi all'esercizio 2019, l'ultimo ante-Covid-19, agli esercizi 2022 e 2023, successivi all'avvio della procedura concordataria, ed all'esercizio 2024, facendo riferimento al budget predisposto a parità di condizioni gestionali ("as is").

La struttura degli schemi riclassificati di bilancio riflette quella definita con la del. ART 154/2019, ai fini della contabilità regolatoria separata.

Con riferimento alla dimensione economica, gli ambiti di attività sono distinti in: servizio di TPL, altri servizi di trasporto, manutenzioni e revisioni c/terzi, altre attività.

Nel periodo considerato, la complessiva gestione aziendale risulta sostanzialmente in equilibrio sotto il profilo economico, beneficiando, nel corso dell'esercizio 2023, della falciatura dei crediti chirografari, conseguente



all'omologazione del concordato preventivo, e, a valere sugli esercizi 2022 e seguenti, delle austere politiche gestionali accolte, in conformità al piano concordatario, con contenimento di tutte le voci di costi operativi, a partire da quelli relativi al personale. I diversi ambiti di attività fanno registrare contributi di segno alterno, risentendo, negli anni più recenti, dei perduranti effetti operativi ed economico-finanziari della pandemia da Covid-19.

Specificamente:

- il servizio di TPL presenta la performance peggiore nel 2022, ancora fortemente penalizzato dalla pandemia, per poi migliorare sensibilmente le risultanze gestionali, per effetto del protrarsi sul 2023 delle misure di sostegno governative anti-Covid-19 e della rilevazione sul 2024 dell'incremento del Fondo Nazionale Trasporti; peraltro, i ricavi da traffico rimangono (al netto delle suddette misure) ancora sensibilmente inferiori rispetto a quelli del 2019, come segnalato anche dalle Associazioni di categoria (ASSTRA – AGENS – ANAV), che prevedono, a livello settoriale, un ritorno ai livelli ante-Covid-19 non prima del 2025;
- gli altri servizi di trasporto, dopo un lusinghiero 2019, scontano non solo i perduranti effetti della pandemia, ma anche il venire meno o la contrazione di alcuni servizi scolastici (in specie presso il Comune di Sanremo) ed istituzionali (tra cui il trasporto migranti); nella complessiva economia aziendale, tali criticità sono tuttavia compensate dal contenimento dell'organico del personale di guida;
- i servizi di manutenzione e revisione c/terzi, tradizionalmente caratterizzati da positive performance economico-finanziarie, dopo la negativa parentesi pandemica, si profilano nuovamente equilibrati,



consentendo di utilizzare proficuamente la struttura tecnica ed organizzativa preposta alla cura della flotta aziendale;

- le altre attività, comprensive sia di gestioni accessorie e complementari alle precedenti, quale quella immobiliare, sia di gestioni straordinarie, ivi compresa, in particolare sul 2023, l'insussistenza attiva da falcidia concordataria, offrono un contributo tendenzialmente positivo alle complessive performance aziendali.

Sotto il profilo patrimoniale, il dato più significativo, apprezzabile a livello aziendale complessivo, è rappresentato dal superamento del deficit patrimoniale, eccedente gli € 8,4 milioni al 31/12/2022, consentito, a seguito dell'omologazione del concordato preventivo, sia dall'effetto economico della falcidia dei crediti chirografari, per oltre € 7,7 milioni, sia dall'apporto di capitale da parte degli attuali Enti Locali soci, per quasi € 5,8 milioni (sebbene principalmente rappresentato dal conferimento immobiliare operato dalla Provincia di Imperia).

Ne consegue, al 31/12/2023, un patrimonio netto positivo per oltre € 5,1 milioni, atto non soltanto a garantire la necessaria solidità alla gestione aziendale, ma anche a dimostrare il recupero dell'idoneità finanziaria, richiesta per il mantenimento dell'iscrizione al REN (Registro Elettronico Nazionale delle aziende di trasporto su strada), funzionale allo svolgimento dell'attività di trasporto pubblico di persone.



Tab. 7 – Le performance economiche 2019-2024 per ambiti di attività

Conto Economico riclassificato Servizio di TPL		Bilancio 2019	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Budget 2024
1.1	Ricavi da traffico	6.112.832	4.618.307	5.081.285	4.055.000
1.2	Corrispettivi contrattuali	11.784.054	11.912.582	11.804.715	12.177.000
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche (incl. contributi in c/impianti)	4.153.463	2.767.111	2.675.870	2.770.000
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	369.203	92.521	128.293	890.000
2	Effetti positivi di rete indotti (ex Reg. UE 1370/2007)	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>22.419.551</b>	<b>19.390.522</b>	<b>19.690.163</b>	<b>19.892.000</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.589.062	2.590.231	2.752.484	2.653.000
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie ...	34.738	-38.228	-99.475	-
4.3	Costi per servizi di terzi	2.830.617	2.031.801	1.946.073	1.616.000
4.4	Costi per godimento beni di terzi	154.450	175.105	154.064	95.000
4.5	Oneri diversi di gestione	651.479	429.356	365.798	446.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>6.260.347</b>	<b>5.188.265</b>	<b>5.118.944</b>	<b>4.810.000</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>16.159.204</b>	<b>14.202.256</b>	<b>14.571.219</b>	<b>15.082.000</b>
6	Costo del personale	12.906.512	12.839.657	12.626.248	12.840.000
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>19.166.859</b>	<b>18.027.922</b>	<b>17.745.192</b>	<b>17.650.000</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>3.252.692</b>	<b>1.362.600</b>	<b>1.944.971</b>	<b>2.242.000</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	2.849.759	1.175.208	1.433.356	1.680.000
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>402.933</b>	<b>187.392</b>	<b>511.615</b>	<b>562.000</b>
12	Oneri finanziari netti	410.230	344.979	311.045	306.214
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>- 7.297</b>	<b>-157.587</b>	<b>200.570</b>	<b>255.786</b>
14	Oneri tributari	90.916	50.940	40.953	61.792
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>-98.213</b>	<b>-208.527</b>	<b>159.617</b>	<b>193.994</b>



Conto Economico riclassificato Altri servizi di trasporto		Bilancio 2019	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Budget 2024
1.1	Ricavi delle vendite e prestazioni	1.723.458	1.008.856	970.480	700.000
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>1.723.458</b>	<b>1.008.856</b>	<b>970.480</b>	<b>700.000</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	266.560	138.893	150.508	127.000
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie ...	1.807	- 2.772	- 7.245	-
4.3	Costi per servizi di terzi	283.092	73.380	80.677	68.400
4.4	Costi per godimento beni di terzi	16.760	7.125	6.344	5.000
4.5	Oneri diversi di gestione	37.447	22.176	18.321	13.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>605.666</b>	<b>238.803</b>	<b>248.605</b>	<b>213.400</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>1.117.792</b>	<b>770.053</b>	<b>721.875</b>	<b>486.600</b>
6	Costo del personale	717.497	713.781	700.868	570.000
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>1.323.163</b>	<b>952.584</b>	<b>949.473</b>	<b>783.400</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>400.294</b>	<b>56.272</b>	<b>21.007</b>	<b>-83.400</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	220.279	39.174	50.171	46.750
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>180.016</b>	<b>17.099</b>	<b>-29.164</b>	<b>-130.150</b>
12	Oneri finanziari netti	21.344	17.949	16.183	15.932
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>158.672</b>	<b>-850</b>	<b>-45.348</b>	<b>-146.082</b>
14	Oneri tributari	4.730	2.650	2.018	3.215
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>153.942</b>	<b>- 3.500</b>	<b>-47.366</b>	<b>-149.297</b>



<b>Conto Economico riclassificato Servizi di manutenzione e revisione c/terzi</b>		<b>Bilancio 2019</b>	<b>Bilancio 2022</b>	<b>Bilancio 2023</b>	<b>Budget 2024</b>
1.1	Ricavi delle vendite e prestazioni	401.521	333.735	324.230	340.000
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>401.521</b>	<b>333.735</b>	<b>324.230</b>	<b>340.000</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	4.274	3.206	4.147	3.850
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie ...	598	-182	-925	-
4.3	Costi per servizi di terzi	30.808	22.861	24.377	23.200
4.4	Costi per godimento beni di terzi	145	949	994	1.000
4.5	Oneri diversi di gestione	10.164	5.768	4.324	3.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>45.990</b>	<b>32.601</b>	<b>32.917</b>	<b>31.050</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>355.531</b>	<b>301.134</b>	<b>291.313</b>	<b>308.950</b>
6	Costo del personale	299.629	298.077	292.834	281.000
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>345.619</b>	<b>330.678</b>	<b>325.751</b>	<b>312.050</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>55.902</b>	<b>3.057</b>	<b>- 1.521</b>	<b>27.950</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	14.476	11.242	9.401	9.130
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>41.426</b>	<b>- 8.185</b>	<b>-10.922</b>	<b>18.820</b>
12	Oneri finanziari netti	7.061	5.938	5.353	5.270
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>34.366</b>	<b>-14.122</b>	<b>-16.275</b>	<b>13.550</b>
14	Oneri tributari	1.565	877	674	1.064
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>32.801</b>	<b>-14.999</b>	<b>-16.950</b>	<b>12.486</b>



Conto Economico riclassificato		Bilancio	Bilancio	Bilancio	Budget
Altre attività		2019	2022	2023	2024
1.1	Ricavi delle vendite e prestazioni	883.673	796.860	837.726	890.000
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	-	-	7.707.091	160.000
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>883.673</b>	<b>796.860</b>	<b>8.544.817</b>	<b>1.050.000</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	238.360	267.980	285.728	280.400
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie ...	1.428	211	-513	-
4.3	Costi per servizi di terzi	413.288	51.466	76.996	255.150
4.4	Costi per godimento beni di terzi	187.722	97.953	69.399	69.000
4.5	Oneri diversi di gestione	24.270	75.396	388.481	242.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>865.067</b>	<b>493.005</b>	<b>820.089</b>	<b>846.550</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>18.606</b>	<b>303.855</b>	<b>7.724.728</b>	<b>203.450</b>
6	Costo del personale	45.410	45.175	45.004	54.000
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>910.478</b>	<b>538.180</b>	<b>865.093</b>	<b>900.550</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>-26.805</b>	<b>258.680</b>	<b>7.679.723</b>	<b>149.450</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	36.836	9.377	9.909	41.510
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>-63.641</b>	<b>249.303</b>	<b>7.669.814</b>	<b>107.940</b>
12	Oneri finanziari netti	16.859	14.177	12.924	12.584
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>-80.499</b>	<b>235.126</b>	<b>7.656.891</b>	<b>95.356</b>
14	Oneri tributari	3.736	2.093	14.374	2.539
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>-84.235</b>	<b>233.032</b>	<b>7.642.517</b>	<b>92.817</b>



Conto Economico riclassificato Attività aziendale complessiva		Bilancio 2019	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Budget 2024
1.1	Ricavi da traffico	9.121.484	6.757.758	7.213.720	5.985.000
1.2	Corrispettivi contrattuali	11.784.054	11.912.582	11.804.715	12.177.000
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche (inclusi contributi in c/impianti)	4.153.463	2.767.111	2.675.870	2.770.000
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	369.203	92.521	7.835.384	1.050.000
2	Effetti positivi di rete indotti (ex Reg. UE 1370/2007)	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>25.428.203</b>	<b>21.529.973</b>	<b>29.529.690</b>	<b>21.982.000</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.098.256	3.000.310	3.192.867	3.064.250
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie ...	38.571	-40.970	-108.158	-
4.3	Costi per servizi di terzi	3.557.806	2.179.508	2.128.122	1.962.750
4.4	Costi per godimento beni di terzi	359.078	281.132	230.800	170.000
4.5	Oneri diversi di gestione	723.360	532.696	776.924	704.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>7.777.070</b>	<b>5.952.674</b>	<b>6.220.555</b>	<b>5.901.000</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>17.651.133</b>	<b>15.577.298</b>	<b>23.309.134</b>	<b>16.081.000</b>
6	Costo del personale	13.969.049	13.896.690	13.664.954	13.745.000
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>21.746.119</b>	<b>19.849.364</b>	<b>19.885.509</b>	<b>19.646.000</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>3.682.084</b>	<b>1.680.609</b>	<b>9.644.181</b>	<b>2.336.000</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	3.121.350	1.235.000	1.502.838	1.777.390
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>560.734</b>	<b>445.609</b>	<b>8.141.343</b>	<b>558.610</b>
12	Oneri finanziari netti	455.493	383.042	345.505	340.000
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>105.241</b>	<b>62.567</b>	<b>7.795.837</b>	<b>218.610</b>
14	Oneri tributari	100.947	56.561	58.020	68.610
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>4.294</b>	<b>6.006</b>	<b>7.737.817</b>	<b>150.000</b>



*Tab. 8 – Le performance patrimoniali 2019-2024 a livello aziendale complessivo*

Stato Patrimoniale riclassificato Attività aziendale complessiva		Bilancio 2019	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Budget 2024
1.a	Immobilizzazioni immateriali	334.785	266.967	250.440	230.240
1.b	Immobilizzazioni materiali	22.042.013	26.151.460	33.202.407	32.098.640
1.c	Immobilizzazioni finanziarie	1.240.438	1.205.160	1.205.160	1.205.160
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>23.617.236</b>	<b>27.623.587</b>	<b>34.658.006</b>	<b>33.534.039</b>
2.a	Rimanenze	947.981	848.974	957.132	957.132
2.b	Crediti	17.020.313	8.038.405	7.238.277	6.761.765
2.c	Attività finanziarie	-	-	-	-
2.d	Disponibilità liquide	644.884	1.884.547	2.575.533	4.766.467
2.e	Ratei e risconti attivi	98.709	152.742	116.924	116.924
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>18.711.887</b>	<b>10.924.668</b>	<b>10.887.866</b>	<b>12.602.289</b>
<b>3=1+2</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>42.329.123</b>	<b>38.548.256</b>	<b>45.545.872</b>	<b>46.136.328</b>
4.a	Debiti di funzionamento	15.506.123	16.239.419	10.201.341	8.720.857
4.b	Debiti di finanziamento a breve termine	324	- 3.464	-3.455	-
4.c	Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	488.251	416.623	475.820	605.742
<b>4</b>	<b>Totale passivo corrente</b>	<b>15.994.698</b>	<b>16.652.578</b>	<b>10.673.706</b>	<b>9.326.599</b>
<b>5=2-4</b>	<b>Capitale circolante netto</b>	<b>2.717.189</b>	<b>-5.727.910</b>	<b>214.160</b>	<b>3.275.690</b>
6.a	Fondi per rischi e oneri	596.413	5.441.758	4.024.449	4.433.810
6.b	TFR	4.283.533	4.776.027	4.778.136	4.973.136
6.c	Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	14.537.809	16.351.421	16.676.332	16.672.878
6.d	Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	4.394.255	3.749.603	4.282.379	5.451.679
<b>6</b>	<b>Totale passivo non corrente</b>	<b>23.812.010</b>	<b>30.318.809</b>	<b>29.761.296</b>	<b>31.531.503</b>
<b>7=4.b+6.c</b>	<b>Totale passivo finanziario</b>	<b>14.538.133</b>	<b>16.347.958</b>	<b>16.672.878</b>	<b>16.672.878</b>
<b>8=4+6</b>	<b>Totale passivo</b>	<b>39.806.707</b>	<b>46.971.387</b>	<b>40.435.002</b>	<b>40.858.102</b>
<b>9=3-8</b>	<b>Patrimonio netto</b>	<b>2.522.416</b>	<b>-8.423.131</b>	<b>5.110.870</b>	<b>5.278.226</b>



### 3. Le assunzioni di piano

#### 3.1. Le attuali criticità e i possibili spazi di miglioramento del servizio

Sebbene le performance economico-finanziarie attualmente conseguite dalla Società (cfr. [par. 2.5.](#)) risultino sostanzialmente equilibrate, tale risultato sconta sensibili criticità in termini di regolarità e qualità del servizio di TPL, dovute principalmente alla carenza di personale di guida, difficilmente reperibile sul mercato del lavoro, come sperimentato dalla generalità delle aziende del settore.

Nonostante si tratti di un fenomeno in larga misura esogeno, la Società intende intraprendere ogni azione possibile per garantire, in prospettiva, migliori e stabili condizioni di svolgimento del servizio.

A tale fine, si indicano di seguito le iniziative che l'azienda intende attivare con il presente Piano industriale e che ritiene possano risultare utili al fine di migliorare la gestione:

##### *A) Sul versante dei costi:*

Al netto delle previsioni relative alla variazione dei costi dell'energia e delle assicurazioni, fattori produttivi tra i più significativi oltre al costo del personale, il Piano prevede una serie di misure finalizzate a ridurre alcune componenti del costo operativo. Di seguito una sintesi delle principali azioni del Piano che influenzano la dimensione dei costi aziendali.



- Nell'immediato (già a partire dall'orario invernale 2024) riorganizzare il servizio: razionalizzare i percorsi delle linee, rimodulare le corse con una nuova programmazione degli orari in funzione delle mutate esigenze di mobilità del territorio, del peggioramento dei tempi di percorrenza e con il fine di ridurre al minimo il numero di corse perse e garantire regolarità e affidabilità del servizio. Inoltre, in prospettiva, si prevede di:
  - valutare l'istituzione di nuove modalità di esercizio in alternativa al tradizionale servizio di linea e, in particolare, attivare servizi a chiamata per le aree a domanda debole e nelle fasce orario di morbida, estendendo ad altre aree l'esperienza avviata in Valle Arroscia nell'ambito del Progetto Aree Interne, il cui budget è pari a ca. € 146.000 annui; per tale modalità di esercizio sarà anche possibile valutare l'alternativa tra gestione diretta o in subaffidamento a terzi; il servizio a chiamata consente di ottenere una maggiore efficacia del servizio (le corse sono effettuate solo nel caso in cui ci sia una prenotazione da parte degli utenti), quindi un miglioramento del load factor; sul piano economico, si può ottenere un risparmio sui costi di rotolamento per le eventuali corse non erogate in assenza di prenotazioni; nel corso della validità del Piano l'obiettivo aziendale è di valutare l'estensione dei servizi a chiamata (in sostituzione dei servizi di linea) in almeno due ambiti a domanda debole;
  - migliorare l'interconnessione modale gomma-ferro, ovvero:



- i. collegare con servizi diretti tutte le stazioni ferroviarie del Ponente ligure, in particolare con lo spostamento del capolinea di Andora presso la stazione ferroviaria della città stessa;
  - ii. creare un hub del trasporto pubblico urbano ed extraurbano di circa 2.000 mq presso la stazione ferroviaria di Imperia con la promozione del progetto da parte del Comune di Imperia;
  - iii. valutare, nell'ambito del progetto ALCOTRA Mobilità e Trasporto pubblico transfrontaliero, di cui la Provincia di Imperia è capofila, il transito di tutti i servizi di TPL presso la stazione ferroviaria di Ventimiglia creando un importante hub per l'interconnessione transfrontaliera;
- studiare, progettare e sviluppare, sempre nell'ambito del progetto ALCOTRA, la possibile integrazione del servizio urbano di Ventimiglia con quello di Mentone; nel corso del 2025 e in collaborazione con le organizzazioni sindacali si prevede di avviare una ristrutturazione e ottimizzazione dei turni di questo servizio con l'obiettivo di ridurre il costo operativo; in via prudenziale, gli effetti non sono considerati nel Piano, ma si prevede possano essere ottenuti nel corso della sua validità.
- Nel nuovo piano di esercizio si è tenuto conto delle percorrenze aggiuntive, circa 91.000 km, che derivano dall'aggiornamento dell'Accordo di Programma che recepisce anche le richieste di nuovi servizi da parte dei Comuni di Andora, Cervo, Diano Marina, Imperia, San Bartolomeo, Sanremo, Taggia e Pontedassio.



- A partire dal 2024, esternalizzare parte del servizio: inizialmente con alcuni turni e puntando in prospettiva prudentemente al 10% del nuovo programma di esercizio (come previsto dalla normativa nazionale ed europea per l'affidamento in house providing), considerando anche la strutturale carenza di personale di guida e quindi la difficoltà da parte di imprese terze di reperire addetti alla guida; nel Piano è considerato uno scenario che considera il subaffidamento del 10% del nuovo programma di esercizio, con un costo stimato di ca. € 2,80/km.
- A partire dal 2025, fidelizzare il personale di guida e in prospettiva attrarre nuove risorse umane attraverso incentivi economici: accesso alla retribuzione di secondo livello per i neoassunti e per il personale con anzianità inferiore agli otto anni, anticipazione del costo della patente e della CQC-Persone (peraltro già in atto) e attivazione di corsi di formazione/aggiornamento finanziati; nel Piano si tiene conto dell'impatto di tale misura.
- Procedere, a partire dal 2025, ad una progressiva azione di efficientamento della programmazione dei turni e della loro composizione (nastro, soste, riposi, straordinari, turni spezzati, assenteismo, ...) con il supporto di strumenti e modelli di ottimizzazione della programmazione. Con la progressiva messa in esercizio del sistema di monitoraggio della flotta (parte del progetto Smart Ticket Liguria, in corso di realizzazione da parte della Regione), di cui è in fase finale l'attrezzaggio dei veicoli, verrà avviata una verifica della programmazione dei turni sulla base di un completo e dinamico monitoraggio di tutte le corse (e delle velocità di esercizio che permetterà una programmazione dei turni commisurata alle



reali velocità in strada del servizio) con l'obiettivo di valutare potenziali recuperi di produttività che si prevede possano avere conseguenze nel corso della validità del Piano, pur non essendo stati considerati per ragioni prudenziali. Nei costi del Piano è invece compresa la gestione del nuovo sistema di monitoraggio e del sistema di bigliettazione elettronica.

- Razionalizzare i processi di manutenzione e del servizio di revisione. Nel Piano è considerato un impatto prudenziale di tali razionalizzazioni sui costi operativi. Tuttavia, nel corso della validità del Piano l'Azienda effettuerà specifiche verifiche di mercato per valutare possibili esternalizzazioni del servizio che possano ridurre ulteriormente il costo. A questo proposito si deve rilevare che il servizio di lavaggio dei veicoli come anche la loro movimentazione nelle aree di deposito rappresentano una occasione di addestramento del personale neo assunto e per quelle risorse che in alcuni casi (turni scoperti per eventi temporanei) possono essere impiegati occasionalmente nell'esercizio di linea.
- Flotta. Con la progressiva immissione in servizio di nuovi veicoli l'Azienda punta ad una prudenziale riduzione dei costi (riduzione dell'età media). A questo proposito si deve però rilevare che l'introduzione di veicoli elettrici se da un lato comporta una minore manutenzione, dall'altra determina altri costi di produzione dovuti sia alla minore autonomia dei veicoli sia al necessario attrezzaggio dei depositi per la ricarica. Un'ulteriore misura messa in atto nel Piano riguarda il dimensionamento delle scorte, la tendenziale riduzione dei veicoli di scorta (anche per via del rinnovamento complessivo della flotta). Misura che però ha un impatto limitato sulla struttura dei costi perché è necessario garantire



una varietà della scorta in funzione dei tipi di mezzi utilizzati. Il parco veicolare è infatti composto da veicoli che hanno dimensioni diverse in relazione alle caratteristiche del territorio servito. Inoltre per l'estensione del bacino servito, articolato nelle sue diverse componenti vallive, è necessario garantire adeguate scorte anche nelle aree più periferiche. Prudenzialmente è stata considerata una scorta di poco inferiore al 20% del parco circolante.

*B) Sul versante dei ricavi:*

Il Piano stima un incremento dei ricavi da traffico puntando al recupero dell'evasione e di quella quota di utenza che durante la pandemia ha modificato le proprie abitudini di mobilità ed ha abbandonato il trasporto pubblico. Di seguito sono riportate, in sintesi, le principali azioni che l'Azienda intende attuare per incrementare la quota di utenti serviti.

- Fruendo di una contribuzione integrativa da parte della Provincia di Imperia (complessivamente per ca. € 632.000 IVA inclusa, corrispondenti a € 115.000 oltre IVA annui), nel Piano si prevede l'introduzione di agevolazioni tariffarie rivolte a persone diversamente abili (ulteriori rispetto a quelle già esistenti per non vedenti).
- In relazione all'attivazione del sistema di bigliettazione elettronica avviato dalla Regione Liguria (il sistema di Smart Ticketing è previsto che entri in funzione, a regime, per la fine del 2025), sarà possibile valutare il superamento dell'attuale sistema tariffario a zone per introdurre un nuovo sistema



su base chilometrica (a consumo oppure a fasce). Con il nuovo sistema di bigliettazione è possibile monitorare il volume di passeggeri trasportati e ricavare alcuni indicatori (passeggeri trasportati per corsa, per linea, per giorno, per fasce orarie, saliti e discesi alle fermate, origine e destinazione degli spostamenti, lunghezza e tempi degli spostamenti, etc.) necessari alla corretta definizione del nuovo sistema tariffario. L'obiettivo è definire un nuovo sistema tariffario che:

- integri pienamente il servizio urbano, extraurbano e in prospettiva anche ferroviario;
  - offra tariffe in grado di fidelizzare l'utenza intervenendo sul valore degli abbonamenti (rimodulazione dell'abbonamento annuale e mensile per studenti, abbonamenti stagionali dedicati ai turisti);
  - introduca, sperimentalmente, agevolazioni selettive per alcune fasce sociali (over 65, under 14) e per le fasce orarie di morbida (indicativamente 9-12 e 15-17);
  - preveda, eventualmente, anche il contestuale incremento del valore del biglietto ordinario (per orientare la domanda verso gli abbonamenti).
- Controllo e riduzione dell'evasione. Oltre agli effetti diretti della pandemia (riduzione dei passeggeri trasportati), l'Azienda ha subito anche un significativo effetto collaterale ovvero l'incremento dell'evasione, che secondo alcune stime si colloca tra il 20 e il 25% dei passeggeri trasportati. Le azioni di Piano mirano ad un significativo recupero di tale fenomeno per riportarlo in un ambito più sostenibile e fisiologico (indicativamente intorno all'8%-9%). L'introduzione del sistema regionale di bigliettazione elettronica e del sistema di check-in e check-out consente una prima ed immediata verifica da parte



del personale viaggiante e rappresenta un deterrente nei confronti dei potenziali evasori. Tuttavia, per una maggiore efficacia dei controlli l'azienda a partire dal 2024 ha incrementato il numero di verifiche utilizzando personale interno, personale esterno autorizzato ai sensi dell'art. 48 della l. 96/2017 e, attraverso l'accordo con la Provincia, personale della Polizia provinciale.

- Le informazioni relative all'affidabilità, alla puntualità e alla regolarità del servizio sono determinanti per consolidare l'utenza e attrarre nuovi utenti. A questo fine, grazie al progetto regionale di Smart Ticketing che presuppone l'utilizzo del sistema di geolocalizzazione della flotta (sistema AVM), sarà possibile, utilizzando le informazioni trasmesse dal sistema AVM alla centrale operativa aziendale, informare in tempo reale gli utenti circa lo stato del servizio in generale e della propria corsa in particolare (orario d'arrivo, eventuale ritardo, eventuali modifiche di percorso). Tali informazioni sulla regolarità, affidabilità e puntualità del servizio potranno essere rese agli utenti mediante due sistemi:
  - gli smartphone, utilizzando una apposita App dedicata (analoga a quella in uso presso AMT Genova);
  - le fermate presenti in rete che saranno dotate di "paline intelligenti" in grado di ricevere e trasmettere in tempo reale le informazioni provenienti dalla centrale operativa aziendale. Tale sistema può essere realizzato ricorrendo ai finanziamenti del Bando MIT3 (bando Trasporto Rapido di Massa n. 3 pubblicato il 09/02/2024) e del progetto ALCOTRA.



- Miglioramento del servizio alla clientela con un adeguato piano di formazione del personale con particolare riguardo al personale viaggiante e di controlleria che verrà dotato di divisa aziendale personalizzata e cartellino di identificazione nel rispetto delle vigenti normative in materia.
- Incremento della sicurezza a bordo degli autobus e alle fermate. Oltre all'adozione di tutti i sistemi di protezione passiva del personale in forza all'azienda, il personale addetto alla verifica dei titoli di viaggio potrà essere dotato di bodycam e verrà studiato e attuato il progetto di poter collegare gli impianti di videosorveglianza di cui saranno dotati tutti i bus aziendali con una centrale operativa di controllo da mettere, a sua volta, in contatto diretto con le Forze dell'ordine.
- Customer satisfaction. L'Azienda si pone l'obiettivo di realizzare nel 2025-2026 una campagna di rilevazione della qualità percepita su un significativo campione di utenza, al fine di individuare le aree di miglioramento del servizio e quelle da consolidare.

*C) Sul versante degli investimenti:*

- Ammodernamento e ampliamento della flotta aziendale. L'attuale flotta operativa ha una età media di 11 anni (14 anni è l'età media del parco nazionale ed è costituita principalmente da mezzi con motori endotermici). Si prevede nell'ambito dell'auspicata transizione energetica dei sistemi di trasporto pubblico locale il seguente percorso:



- gestione full-elettrica della linea costiera da Andora a Ventimiglia mediante l'utilizzo di autobus con tecnologia "opportunity charge" che consente di ridurre al minimo l'impatto infrastrutturale sull'ambiente circostante e ridurre considerevolmente i costi di investimento e ancor più di gestione rispetto ad un sistema filoviario sia pur di tipo InMotionCharge (IMC). Il progetto prevede l'acquisizione di 40 bus full elettrici dotati di sistema di ricarica rapida (opportunity charge) dislocati lungo la linea (6 punti A/R) e ricarica in deposito in corrente continua da 150 kw per punto. Il sistema ha un investimento stimato di circa 50 milioni di euro e la domanda di finanziamento sarà presentata entro il 31/01/2025 nell'ambito del Bando MIT3. Il progetto prevederà l'infrastrutturazione completa della linea con paline di segnalazione di fermata dotate di sistema di aggiornamento informatizzato sullo stato di esercizio della linea.
- Acquisizione di altri 20 autobus elettrici con ricarica tradizionale da destinare ai servizi di trasporto urbano mediante l'utilizzo dei fondi stanziati da Regione Liguria nel suo piano quadriennale 2025-2028 da € 80 milioni.
- Per l'ammmodernamento della flotta, l'azienda prevede inoltre l'immissione di ulteriori nuovi mezzi:
  - 3 autobus elettrici urbani (doppia possibilità di ricarica in a/c e c/c) da 8,50 m. in consegna a dicembre 2024 acquistati con i fondi del primo quinquennio 2019-2023 del PNMS;
  - 1 autobus 12 m. elettrico acquistato con fondi CONSIP ed in consegna nel 2025;
  - 11 autobus elettrici con fondi già acquistati (PSNMS).



- Allestimento dei nuovi depositi aziendali di Sanremo e Ventimiglia. Essendo stati dismessi, in conformità al piano concordatario, i preesistenti depositi aziendali, si rende necessario allestire i nuovi depositi: per quello di Ventimiglia, realizzabile in un'area già individuata, è previsto un investimento di € 100.000 a valere sull'esercizio 2025, finanziato con un contributo straordinario della Provincia di Imperia; per quello di Sanremo, realizzabile in un'area locabile al momento individuata in Valle Armea, è previsto un investimento di € 1 milione distribuito sulle annualità 2026-2027 (rimanendo sino ad allora disponibile l'attuale deposito dismesso), cofinanziato per € 400.000 con fondi PSNMS.
- Realizzazione, come anticipato, di un hub per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano di circa 2.000 mq presso la stazione ferroviaria di Imperia, con un investimento stimato nell'ordine di € 200.000, finanziato con un contributo straordinario della Provincia di Imperia.
- Allestimento di una centrale operativa. Nell'ambito del progetto di bigliettazione elettronica è in fase terminale l'attrezzaggio di tutta la flotta con il sistema AVM. Obiettivo aziendale è la realizzazione di una centrale operativa di controllo della flotta e dell'esercizio. In tempo reale è possibile visualizzare la localizzazione di tutti i veicoli in servizio, i tempi di percorrenza, gli eventuali ritardi o anticipi, gli accodamenti di corse e le diverse perturbazioni dell'esercizio. L'Azienda avrà quindi modo di intervenire, sempre in tempo reale, per ripristinare le normali condizioni del servizio, introdurre un veicolo sostitutivo in caso di guasto, regolarizzare la cadenza delle corse, effettuare tutte le operazioni che attualmente sono svolte in linea, sul territorio (di solito nei capolinea) da personale specifico.



*D) Azioni esterne al Piano che favoriscono l'efficienza e l'efficacia del servizio*

- Infine è necessario sensibilizzare le Amministrazioni sulla velocità commerciale del servizio di trasporto pubblico: uno degli aspetti che possono contribuire in maniera determinante a migliorare le condizioni di efficienza (riduzione del costo unitario) e di efficacia (incremento del ricavo unitario) del servizio. La possibilità di incrementare la velocità commerciale (e la velocità di esercizio), quindi il tempo impiegato per effettuare una corsa, e la regolarità di tale velocità media (eliminazione o riduzione delle possibili interferenze con il traffico privato) consente infatti di ridurre i tempi di guida delle singole corse (che possono poi essere utilizzati per potenziare il servizio stesso ed erogare nuove corse) e a rendere più attrattivo il servizio per gli utenti (minori tempi di percorrenza delle corse, affidabilità e regolarità degli orari). A questo scopo le Amministrazioni possono di fatto apportare un significativo contributo con interventi più incisivi (ove possibile corsie riservate e protette, riduzione delle interferenze con il traffico privato, fluidificazione delle condizioni di traffico, preferenziamento semaforico) e con puntuali e costanti interventi di vigilanza e controllo da parte della Polizia locale (ad esempio monitoraggio e rimozione della sosta di intralcio al transito dei mezzi pubblici ed in generale la rimozione di tutti gli eventuali ostacoli causati dal comportamento non corretto di alcuni automobilisti che intralciano il regolare transito dei mezzi pubblici). Tali azioni si possono di fatto considerare alla stregua dei vari contributi economici erogati dalle amministrazioni e dei quali possono beneficiare l'utenza, il territorio e infine anche l'azienda.



### 3.2. Le analisi preliminari sull'efficienza ed economicità del servizio

A supporto degli spazi di miglioramento sopra indicati e per l'individuazione delle più appropriate condizioni di efficienza del servizio, sono state effettuate alcune analisi preliminari riguardanti la struttura del servizio e le formule gestionali accolte, per verificare l'opportunità di una loro eventuale revisione.

Specificamente, si sono analizzati i seguenti aspetti:

#### *E) Sovrapposizioni di linee/corse*

Per favorire la compatibilità tra il livello di servizio reso e le risorse pubbliche ad esso destinate, una prima verifica ha riguardato la possibile presenza di sovrapposizioni tra le attuali linee/corse esercite.

Questa situazione, sebbene possa favorire una migliore e più intensa risposta ai bisogni di mobilità dei cittadini, finisce, infatti, per risultare incoerente con il vincolo delle (scarse) risorse disponibili.

Nell'ambito del servizio interurbano esercito da RT, tale fenomeno non si manifesta, essendo invece presente, ancorché in misura contenuta, in seno al servizio urbano svolto sia a Imperia che a Sanremo.

In particolare, attraverso un ridisegno del programma di esercizio, è possibile procedere alla soppressione delle linee S00U La Brezza - Villa Helios 14/U, a Sanremo, e della linea I001B Oneglia - Via Cascione 30/1 Bis, ad Imperia, dove possono essere altresì unificate le linee I007 Oneglia - Caramagna - Moltedo 30/7 e I008 Oneglia - Caramagna - Montegrazie 30/8 nonché le linee I009 Oneglia - Costa D'oneglia 30/9 e I016 Oneglia - Collette 30/16.



Attraverso tale soluzione, qualora attuata, ferma restando la competenza in materia dell'Amministrazione Provinciale, sarebbe possibile ridurre la produzione chilometrica annua di ca. 200.000 bus-km.

*F) Subaffidamento/subappalto di quote di servizio*

Nel rispetto dell'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009, qualora il servizio di TPL sia affidato in house providing, almeno il 10% del volume di attività deve essere affidato a terzi con procedura ad evidenza pubblica.

Sebbene la lettera della norma preveda che sia l'Ente affidante a procedere a tale incombenza (solitamente sulla base di un contratto "net cost"), nella prassi è frequente il subaffidamento da parte dell'impresa affidataria (per lo più sulla base di un contratto "gross cost"), in attuazione di un apposito indirizzo proveniente dall'Ente affidante e controllante.

Trattandosi di una scelta di competenza dell'Amministrazione Provinciale, RT si rende disponibile ad entrambe le soluzioni; nondimeno, per semplicità, ai fini dell'elaborazione del presente piano viene assunta la seconda, utilizzando, quale possibile parametro di costo, l'importo di € 2,80/bus-km, pari a quello dell'affidamento operato nel corso del corrente esercizio (cfr. anche il successivo [par. 4.3.](#)).

La Società si riserva altresì di valutare l'opportunità di subappaltare ulteriori porzioni di servizio, in specie nell'ambito del trasporto interurbano realizzato nell'entroterra, previa verifica della relativa convenienza economica.



G) *Formula gestionale della manutenzione della flotta*

Un ulteriore aspetto analizzato riguarda la formula di gestione dell'attività di manutenzione della flotta. Attualmente, tale attività è prevalentemente svolta internamente, con modesto ricorso a servizi esterni all'occorrenza, come schematizzato in Tab. 9, che espone i costi di rotolamento totali e chilometrici relativi all'esercizio 2023.

*Tab. 9 – I costi di rotolamento*

<b>Costi di rotolamento servizio di TPL</b>	
Costi per carburanti	€ 1.978.779,61
Costi per beni per cura e manutenzione	€ 629.701,95
Costi per servizi di manutenzione	€ 131.357,54
Costi per personale addetto a cura e manutenzione	€ 1.537.128,20
<b>Totale generale</b>	<b>€ 4.276.967,31</b>
<i>Totale km 2023</i>	<i>6.090.688,84</i>
<b>Costi chilometrici</b>	
Costi carburante/km	€ 0,32
Costi cura e manutenzione/km	€ 0,38
<b>Costi rotolamento/km</b>	<b>€ 0,70</b>



Su tale base, i costi aziendali relativi alla cura e manutenzione della flotta ammontano a € 0,38/km, comprensivi dell'attività di lavaggio degli autobus, degli interventi di manutenzione preventiva/programmata, secondo condizione e correttiva in caso di guasti e sinistri, inclusa la sostituzione degli pneumatici.

Per verificare l'economicità o meno dell'attuale formula gestionale, sono stati presi in considerazione i costi dell'eventuale esternalizzazione dell'attività considerata, assumendo a riferimento i prezzi medi desumibili da gare effettuate negli ultimi esercizi da parte di aziende di TPL. Tale analisi ha fatto emergere i seguenti dati:

- a) prezzo medio dell'attività di manutenzione preventiva/programmata, secondo condizione e correttiva in caso di guasti (esclusi sinistri e imperizia degli autisti nonché sostituzione pneumatici):
  - a.1) € 0,22/km in caso di affidamento all'atto dell'acquisto di autobus nuovi;
  - a.2) € 0,33/km in caso di affidamento del servizio con riferimento ad autobus usati;
- b) prezzo medio dell'attività di sostituzione pneumatici: € 0,05/km;
- c) prezzo medio dell'attività di lavaggio autobus: € 1.400/bus-anno, approssimabile a € 0,02-0,03/km.

Ne consegue un costo totale, per una flotta già esistente, come nel caso di RT, di € 0,40-0,41/km (esclusi peraltro gli interventi di manutenzione a seguito di sinistri o imperizia degli autisti), superiore rispetto al costo dell'attività svolta internamente, la quale presenta, oltretutto, due vantaggi non trascurabili, anche



prescindendo dalle implicazioni della gestione dell'eventuale esubero di personale: il presidio diretto dell'attività, che ne garantisce una maggiore funzionalità alle esigenze aziendali, e la possibilità di utilizzare la stessa struttura tecnica ed organizzativa per rivolgere servizi a terzi, con un ulteriore beneficio economico.

*H) Formula gestionale dell'attività di lavaggio e rifornimento degli autobus*

Distintamente dall'attività di cui alla precedente lett. C), in cui risulta attualmente ricompresa, è stata esaminata anche la possibilità di esternalizzare il solo lavaggio e rifornimento degli autobus.

In questo caso, tuttavia, gli elementi emersi dall'analisi sono rilevanti sul piano tanto economico quanto giuridico.

Sul piano economico, merita sottolineare che la sperimentata assunzione di personale inquadrato come ausiliario generico, par. 100 del CCNL Autoferrotranvieri, da adibire ad attività di sorveglianza, custodia, manovalanza e pulizia, determina, già attualmente, un costo sensibilmente inferiore rispetto a quello relativo all'esternalizzazione del lavaggio e rifornimento degli autobus. Tale soluzione, inoltre, prevedendo la possibilità che il personale così assunto acquisisca, con oneri anticipati dalla Società (secondo un modello di *Internal Academy*), il necessario titolo abilitativo (CQC Persone), consente di alimentare l'organico del personale di guida, il cui reperimento sul mercato del lavoro, come anticipato, risulta piuttosto critico, anche a causa dell'elevato costo della formazione funzionale alla specifica abilitazione.



Sul piano giuridico, lo specifico servizio, per essere configurato come appalto, ai sensi dell'art. 1655 c.c., richiamato anche dal codice dei contratti pubblici, richiederebbe che l'appaltatore disponga dei mezzi necessari al suo svolgimento, organizzi a sua discrezione l'attività, assumendosene il rischio gestionale, al fine di conseguire un risultato operativo autonomo. Nel momento in cui gli impianti di lavaggio e di rifornimento sono di proprietà e collocati all'interno dei depositi della stazione appaltante e l'organizzazione dell'attività dipende prevalentemente, se non esclusivamente, dalle esigenze operative della stessa, il rischio di ricadere nell'ipotesi di illecita intermediazione di manodopera è alquanto elevato (cfr. ex plurimis Cass.Civ. ord. 4828/2023). La questione diviene ancor più rilevante alla luce dell'art. 29 del recente d.l. 19/2024, attuativo del PNRR, che reintroduce le sanzioni penali in caso di esternalizzazioni vietate. Non solo: la stessa norma, rafforzando le previsioni già contenute nel d.lgs. 36/2023, secondo cui la stazione appaltante è obbligata ad indicare negli atti di gara il CCNL applicabile al personale impiegato nell'appalto, dispone che a quest'ultimo debba essere garantita una retribuzione non inferiore a quella prevista nei CCNL di settore più applicati nel territorio di riferimento. In altri termini, nell'esternalizzazione di servizi viene sostanzialmente meno la possibilità di beneficiare di possibili differenze retributive tra personale dipendente e personale impiegato nell'appalto. Ne consegue che una modifica dell'attuale formula gestionale della specifica attività non risulta conveniente.



A ciò si aggiunge la difficoltà di individuare appaltatori in grado di svolgere l'attività considerata, per effetto della carenza sul mercato del lavoro di figure professionali munite di patente di categoria D, necessaria per la movimentazione degli autobus (anche) all'interno dei depositi aziendali.

*l) Condizioni contrattuali del personale aziendale*

Nell'ambito dei propri indirizzi, l'Amministrazione Provinciale suggerisce di valutare anche possibili recuperi di produttività attraverso interventi sulle condizioni contrattuali applicate al personale dipendente.

Il perseguimento di questo obiettivo, già insito in precedenti indirizzi impartiti dall'Amministrazione Provinciale, quale la del. CP 77/2014, ha condotto alla disdetta della contrattazione di secondo livello, deliberata dal Consiglio di Amministrazione in data 04/08/2014 e finalizzata ad addivenire a una nuova contrattazione meno onerosa, stipulata con le OO.SS. in data 23/02/2015.

Nondimeno, tale disdetta ha formato oggetto di ricorso da parte di due gruppi di dipendenti, i cui esiti giurisdizionali sono risultati sinora sfavorevoli alla Società, attenuando sensibilmente i benefici economici auspicati e rendendo talora teso il clima organizzativo.

Si ritiene pertanto inopportuno, per lo sfavorevole rapporto costi/benefici, intervenire ulteriormente sulla contrattazione di secondo livello.



Oltretutto, a seguito dell'accordo sottoscritto con le OO.SS. in data 14/09/2018, è stato introdotto un salario di ingresso per il personale neo assunto, con applicazione del trattamento economico stabilito dal solo CCNL Autoferrotranvieri per un periodo di 8 anni e diritto al riconoscimento della contrattazione di secondo livello solo a decorrere dal nono anno di anzianità di servizio alle dipendenze della Società, con un sensibile risparmio sul costo del personale.

In ogni caso, a dimostrazione della congruità di quest'ultimo e della produttività del lavoro in RT, è possibile riportare, in Tab. 10, alcuni dati comparativi con le altre aziende liguri di TPL (dati AIDA – Bureau Van Dijk 2022, gli ultimi attualmente disponibili).

Dal confronto, emerge, in RT, un valore aggiunto per addetto superiore rispetto alla media regionale (+2%) ed inferiore al solo dato di ATC Esercizio e, nel contempo, un costo del personale per addetto inferiore alla media regionale (-2%) e superiore al solo dato di TPL Linea. Ne conseguono livelli di produttività ed onerosità del lavoro del tutto congrui e soddisfacenti.

*Tab. 10 – L'analisi comparativa dei costi e della produttività del personale*

<b>Dati 2022</b>	<b>ATC Esercizio</b>	<b>AMT</b>	<b>TPL Linea</b>	<b>RT</b>	<b>Medie</b>
N. addetti	391	2.882	418	315	1.002
Valore aggiunto per addetto	€ 50.400	€ 48.770	€ 45.310	€ 49.450	€ 48.483
Costo del lavoro per addetto	€ 45.160	€ 47.600	€ 43.060	€ 44.120	€ 44.985



### 3.3. Il costo standard del servizio di TPL

La disciplina di settore prevede che l'affidamento dei servizi di TPL avvenga tenendo conto del relativo costo standard, al duplice fine di garantirne l'efficiente svolgimento e di assicurare la sostenibilità economico-finanziaria della relativa gestione.

Specificamente, l'art. 17 del d.lgs. 422/1997, come novellato dall'art. 57 del d.l. 112/2008, conv. in l. 133/2008, dispone che gli Enti affidanti, "allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono (...) obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio (...) le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard". Analogamente, l'art. 27, comma 8 bis, del d.l. 50/2017, conv. in l. 96/2017, stabilisce che "I costi standard (...) sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi". A sua volta, l'art. 14, comma 2, della l.r. Liguria 33/2013, prevede che "gli enti affidanti ricorrono a procedure di affidamento che tengano conto dei costi standard o efficienti e secondo il modello di remunerazione a costo netto per almeno l'80% del servizio, al fine di garantire gli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema, attraverso una gestione dei servizi improntata alla sostenibilità economica e finanziaria ed al miglioramento della qualità". Conseguentemente, la del. ART 189/2023, all'annesso 8b, contenente lo schema di Relazione di affidamento in house providing del servizio di TPL, richiede la "descrizione delle modalità di confronto degli esiti del PEF con il "costo standard" di cui al decreto ministeriale n. 157 del 28/03/2018, con riferimento a ciascuna modalità di servizio interessato e tenuto conto delle relative caratteristiche/peculiarità".



Il richiamato d.m. MIT 157/2018 definisce la metodologia di determinazione del costo standard, attraverso una funzione di regressione statistica che “tiene conto della velocità commerciale media (espressa in km/h), della quantità di servizio offerta al pubblico (espressa in milioni di corsa-km) e dell’ammodernamento del materiale rotabile per la produzione del servizio”. Applicando tale metodologia, il costo standard del servizio di TPL esercito da RT, attualizzato al 2023 applicando il tasso di inflazione effettivo, sulla base dell’indice dei prezzi al consumo ISTAT – NIC072 specifico del settore (come previsto dall’art. 10 del decreto), è pari a € 4,38/bus-km, cui corrisponde, in attuazione dell’art. 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997 (che prevede che il 35% dei costi operativi sia coperto dai ricavi da traffico), un corrispettivo standard di € 2,85/bus-km, come dettagliato in Tab. 11.

Per completezza, può essere riportata anche la determinazione del costo standard operata dalla Regione Liguria in seno al “Programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale” approvato con del. CR Liguria 7/2017. In questo caso, sulla base di una metodologia analitica, riferita ai dati di esercizio delle aziende liguri di TPL, sono stati determinati nel 2012 e aggiornati al 2015 tre profili di costo:  $CS_0$  = costo attuale;  $CS_1$  = costo standard di primo livello (razionalizzato);  $CS_2$  = costo standard di secondo livello (di massima efficienza).

Attualizzando i dati al 2023, sulla base dell’indice dei prezzi al consumo ISTAT – NIC072 (come previsto dal par. 1.6.2. del Programma regionale), si ottengono costi standard compresi tra € 4,00/bus-km e € 4,86/bus-km, con corrispondenti corrispettivi standard compresi tra € 2,60/bus-km e € 3,16/bus-km. Sebbene il Programma regionale suggerisca prudentemente di utilizzare quest’ultimo dato ai fini del primo affidamento successivo alla sua approvazione, assumendo i valori medi di costo e corrispettivo standard, si ottengono, come dettagliato in Tab. 12,



rispettivamente € 4,35/bus-km e € 2,82/bus-km, con risultanze sovrapponibili a quelle conseguenti all'applicazione della metodologia ex d.m. MIT 157/2018, che, in ogni caso, rappresenta il termine di riferimento accolto dalla legislazione in materia.

*Tab. 11 – Il costo standard determinato ai sensi del d.m. 157/2018*

Servizio	Urbano Imperia	Urbano Sanremo	Urbano Altro	Interurbano	Totale
Produzione bus-km	726.376,69	893.281,57	245.586,82	4.028.859,86	5.894.104,93
Velocità commerciale media km/h	20,39	16,09	18,82	24,70	22,62
Velocità commerciale corretta	20,39	17,00	18,82	24,70	22,75

Funzione di regressione per la determinazione del costo standard ai sensi degli artt. 3 ss. d.m. 157/2018:					
Costante	13,89270	13,89270	13,89270	13,66560	13,73747
1° fattore	-12,07447	-10,06910	-11,14424	-14,62878	-13,47776
2° fattore	1,72120	0,00000	0,92279	3,91356	2,92565
3° fattore	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
4° fattore	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000
5° fattore	0,00000	0,00000	0,00000	-0,08219	-0,05618
6° fattore	0,54051	0,54051	0,54051	0,49668	0,51055
<b>Costo standard €/bus-km - 2017</b>	<b>€ 4,08</b>	<b>€ 4,36</b>	<b>€ 4,21</b>	<b>€ 3,36</b>	<b>€ 3,64</b>
<b>Coefficiente di aggiornamento (numero indice 2023 ISTAT NIC072, media annua, base 2017=100)</b>					<b>1,20</b>
<b>Costo standard €/bus-km - 2023</b>					<b>€ 4,38</b>

Determinazione del corrispettivo contrattuale standard, ai sensi dell'art. 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997:	
<b>Corrispettivo standard €/bus-km - 2023 (pari al 65% del costo standard)</b>	<b>€ 2,85</b>



*Tab. 12 – Il costo standard determinato a livello regionale, ai sensi della del. CR Liguria 7/2017*

<b>Livelli di costo 2015</b>	<b>Urbano</b>	<b>Interurbano</b>	<b>Totale</b>
CS0 - costo attuale	4,31	3,89	4,00
CS1 - costo standard primo livello	3,78	3,30	3,43
CS2 - costo standard secondo livello	3,75	3,12	3,29

<b>Coefficiente di aggiornamento (numero indice 2023 Istat NIC072, media annua, base 2015=100)</b>	<b>1,22</b>
CS0 - costo attuale aggiornato 2023 €/bus-km	€ 4,86
CS1 - costo standard di primo livello aggiornato 2023 €/bus-km	€ 4,17
CS2 - costo standard di secondo livello aggiornato 2023 €/bus-km	€ 4,00
<b>CS2 - costo standard di secondo livello aggiornato 2023 €/bus-km</b>	<b>€ 4,35</b>

<b>Determinazione corrispettivo contrattuale standard, ai sensi dell'art. 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997:</b>	
Corrispettivo standard €/bus-km - 2023 su base CS0 (65%)	€ 3,16
Corrispettivo standard €/bus-km - 2023 su base CS1 (65%)	€ 2,71
Corrispettivo standard €/bus-km - 2023 su base CS2 (65%)	€ 2,60
<b>Corrispettivo standard €/bus-km - 2023 su media CS (65%)</b>	<b>€ 2,82</b>

Assumendo il costo standard quale termine di riferimento per la determinazione del corrispettivo contrattuale, a parità di servizio erogato (ossia di produzione chilometrica), è possibile determinare l'ammontare di risorse pubbliche necessarie ovvero, a parità di queste ultime, è possibile quantificare il servizio realizzabile.



Con un programma di esercizio annuo sviluppato in 5.894.104,93 bus-km, quale l'attuale, le risorse pubbliche necessarie a garantire il corrispettivo standard ammonterebbero a € 16.798.199,05 (oltre IVA %), a fronte di € 12.261.673,00 attualmente disponibili, già comprensivi dell'incremento del Fondo Nazionale Trasporti decorrente dal 2023 e dell'Accordo di programma per le aree interne efficace dal 2024, con un differenziale di € 4.536.526,05 (+37%).

Del resto, tenendo conto delle risorse attualmente disponibili, la produzione chilometrica realizzabile ammonterebbe a 4.302.341,40 bus-km, con un differenziale di 1.591.763,53 bus-km annui (-27%) rispetto all'attuale programma di esercizio. Tale dato, per quanto rilevi, risulta sostanzialmente corrispondente all'ammontare dei servizi minimi inserito nel Programma regionale (par. 2.6.), pari a 4.478.370,00 bus-km.

Ovviamente, le due suddette chiavi di lettura sono tra loro complementari, potendosi concretizzare il necessario equilibrio intervenendo congiuntamente sul livello di servizio (procedendo ad una sua razionalizzazione) e sulle risorse pubbliche ad esso destinate (aumentandole, ad esempio attraverso la combinazione tra una più equa distribuzione del Fondo Regionale Trasporti ed un più ampio Accordo di programma coinvolgente i Comuni del territorio provinciale, a titolo di servizi aggiuntivi, ai sensi dell'art. 5, comma 1, della l.r. Liguria 33/2013).

Specificamente, assumendo un incremento annuo nell'ordine di € 2 milioni delle risorse pubbliche dedicate al servizio, come suggerito dall'Amministrazione Provinciale di Imperia, la produzione chilometrica standard potrebbe attestarsi nell'ordine di 5,4 milioni di bus-km, fruendo dei margini di maggiore efficienza aziendale rispetto ai dati standard settoriali.



### 3.4.I presupposti e gli orientamenti strategico-operativi di piano

Ai sensi della disciplina in materia e, in particolare, del d.lgs. 175/2016, compete alla Provincia di Imperia, in qualità di Amministrazione controllante, formulare indirizzi strategici e fissare obiettivi gestionali nei confronti delle società controllate, inclusa RT, tanto più nel caso di affidamenti in house.

Ferma restando tale competenza, si riportano di seguito alcuni presupposti e orientamenti strategico-operativi che rappresentano la base razionale su cui si fonda il presente piano industriale, tenendo ovviamente conto delle indicazioni di carattere generale fornite dall'Amministrazione Provinciale di Imperia.

#### *1) L'esecuzione del concordato preventivo*

Un presupposto essenziale è rappresentato dalla regolare esecuzione della procedura concordataria avviata dalla Società, da cui dipendono le prospettive di continuità della gestione aziendale. Rinviando al piano concordatario per maggiori dettagli, si riportano in Tab. 13 gli elementi di sintesi dello stato passivo e delle azioni programmate e necessarie per la sua estinzione.

L'estinzione dello stato passivo nella misura ed entro le scadenze di piano dipende, principalmente, dalla cessione degli asset patrimoniali individuati, che forma oggetto di attività della Liquidatrice nominata dal Tribunale, e, complementariamente, dal flusso di cassa della gestione operativa aziendale, a sua volta integrata da alcune cessioni patrimoniali ulteriori rispetto a quelle inserite nel piano (area aziendale sita in Comune di Vallecrosia nonché filobus ed altri beni inerenti alla dismessa linea filoviaria).



Tab. 13 – La programmata esecuzione del concordato preventivo

Impieghi programmati per classe di privilegio	Valori di piano	Variazioni	Scadenza 2/8/2025	Scadenza 2/8/2026	Scadenza successiva
Credito ipotecario (ex Carige)	15.730.657	0	10.200.000	0	5.530.657
Credito con privilegio speciale (Van Hool)	780.000	0	780.000	0	0
Personale (art. 2751-bis n.1 c.c.) <sup>(1)</sup>	2.721.307	2.018.738	702.568	0	0
Personale (art. 2751-bis n.1 c.c. - TFR) <sup>(2)</sup>	4.393.402	0	2.200.000	210.000	1.983.402
Professionisti e Fornitori (art. 2751-bis nn.2 e 5 c.c.)	1.213.498	0	1.213.498	0	0
Erario, Enti previdenziali, PA (artt. 2752, 2753, 2754, 2758 e 2764 c.c.) <sup>(3)</sup>	5.054.219	629.200	4.425.019	0	0
Credito chirografario <sup>(4)</sup>	9.595.707	7.388.694	0	2.207.013	0
<b>Totale impieghi programmati</b>	<b>39.488.790</b>	<b>10.036.632</b>	<b>19.521.085</b>	<b>2.417.013</b>	<b>7.514.059</b>
<b>Totale impieghi programmati entro l'orizzonte di piano</b>	<b>21.938.098</b>		<b>19.521.085</b>	<b>2.417.013</b>	
Note:					
<sup>(1)</sup> Le variazioni riguardano le retribuzioni già pagate a seguito dell'autorizzazione del Tribunale e il debito ferie, avente, per il personale in forza, carattere rotativo.					
<sup>(2)</sup> I pagamenti programmati tengono conto delle cessazioni già intervenute e programmate.					
<sup>(3)</sup> Le variazioni riguardano le ritenute versate in relazione alle retribuzioni già pagate.					
<sup>(4)</sup> Le variazioni riguardano la falcidia conseguente all'omologazione del concordato.					

Fonti programmate/realizzate e necessarie per tipologia	Valori attesi	Quote destinate	Valori residui	Termine 2/8/2025	Termine 2/8/2026
Sanremo - C.so Cavallotti <sup>(1)</sup>	10.500.000	7.875.000	2.625.000	10.500.000	
Ventimiglia - C.so Francia <sup>(1)</sup>	2.700.000	2.025.000	675.000	2.700.000	
Sanremo - La Brezza <sup>(1)</sup>	400.000	300.000	100.000	400.000	
N. 3 bus FCB <sup>(2)</sup>	780.000	780.000	0	780.000	
Opere edili Valle Armea	400.000		400.000		400.000
Pieve di Tecò (capannone)	300.000		300.000		300.000
Imperia - Via Nizza	160.000		160.000		160.000
Imperia - P.zza Roma	80.000		80.000		80.000
Ex Falegnameria Caramagna	60.000		60.000		60.000
Partecipazione in RTP	700.000		700.000		700.000
<b>Totale liquidità da dismissioni previste nel piano concordatario<sup>(3)</sup></b>	<b>16.080.000</b>	<b>10.980.000</b>	<b>5.100.000</b>	<b>14.380.000</b>	<b>1.700.000</b>



Fonti programmate/realizzate e necessarie per tipologia	Valori attesi	Quote destinate	Valori residui	Termine 2/8/2025	Termine 2/8/2026
Liquidità disponibili al 31/12/2023	2.575.533		2.575.533	2.575.533	
Flusso di cassa operativo netto esercizio 2024 <sup>(4)</sup>	500.000		500.000	500.000	
Flusso di cassa dismissioni patrimoniali extra-piano concordatario <sup>(5)</sup>	1.000.000		1.000.000	1.000.000	
Flusso di cassa cartolarizzazione canoni di locazione <sup>(6)</sup>	1.000.000		1.000.000	1.000.000	
Fabbisogno di cassa operativo netto gennaio 2025 - luglio 2025	65.552		65.552	65.552	
Fabbisogno di cassa operativo netto agosto 2025 - luglio 2026	717.013		717.013		717.013
<b>Totale liquidità operativa/generata dalla Società</b>	<b>5.858.098</b>		<b>5.858.098</b>	<b>5.141.085</b>	<b>717.013</b>
<b>Totale generale fonti</b>	<b>21.938.098</b>	<b>10.980.000</b>	<b>10.958.098</b>	<b>19.521.085</b>	<b>2.417.013</b>
<i>Totale Impieghi programmati</i>	<i>21.938.098</i>			<i>19.521.085</i>	<i>2.417.013</i>
<b>Differenza fonti - impieghi</b>	<b>0</b>			<b>0</b>	<b>0</b>
Note: (1) Le quote destinate riguardano il 75% dei valori di cessione, a riduzione del debito residuo ex Carige, come da apposito patto paraconcordatario. (2) La quota destinata riguarda l'estinzione del debito assistito da privilegio speciale verso Van Hool. (3) Le dismissioni patrimoniali sono ipotizzate ai valori di perizia, prescindendo da possibili plusvalenze e minusvalenze da cessione. (4) Il flusso di cassa operativo netto dell'esercizio 2024 corrisponde a quello del budget "as is", corretto sulla base della semestrale al 30/06/2024. (5) Le dismissioni patrimoniali extra-piano comprendono l'area aziendale in Comune di Vallecrosia nonché i filobus e altri beni della filovia dismessa. (6) La cartolarizzazione è relativa ai canoni di locazione delle ex-Colonie di Nava.					

Tenendo conto degli esiti delle dismissioni già effettuate dalla Liquidatrice e dei valori di perizia per le altre, la residua quota del fabbisogno finanziario concordatario pare ragionevolmente sostenibile coniugando l'ordinaria liquidità operativa, alcune cessioni patrimoniali extra-piano (area aziendale in Comune di Vallecrosia e filobus e accessori) e la cartolarizzazione dei canoni di locazione delle ex Colonie di Nava.

Ragioni prudenziali suggeriscono, tuttavia, di limitare, entro l'orizzonte del piano concordatario, l'effettuazione di investimenti strutturali non assistiti da cofinanziamento pubblico.



## II) *Il servizio di TPL*

Il servizio di TPL, rappresentando il core business aziendale, gioca un ruolo centrale in seno al presente piano industriale.

Come anticipato nel precedente [par. 3.1.](#), il servizio è attualmente reso in condizioni di tendenziale equilibrio economico, pur a fronte di un sensibile divario tra il corrispettivo riconosciuto e quello correlato al costo standard, come evidenziato nel [par. 3.3.](#) Nondimeno, proprio per tale ragione, il servizio sconta livelli sicuramente migliorabili di efficacia, soprattutto in termini di regolarità e qualità, a causa di carenze di personale di guida e di vetustà della flotta aziendale.

Un adeguamento delle condizioni economiche di svolgimento del servizio si rende pertanto necessario e, nella misura in cui venga attuato, consentirà un sensibile miglioramento della regolarità e della qualità dello stesso.

Avendo l'Amministrazione Provinciale segnalato un incremento di € 2 milioni annui delle risorse pubbliche destinate al servizio (con una stima complessiva di € 14.247.305 annui, cui si aggiungono € 115.000 per agevolazioni tariffarie, altresì finanziate da un contributo straordinario della Provincia), quest'ultimo, previa una sua razionalizzazione, eliminando alcune duplicazioni e sovrapposizioni di linee (come indicato alla lett. A) del precedente [par. 3.2.](#)) e rimodulando, in positivo e negativo, alcune linee, nell'ambito del servizio sia urbano che extra-urbano, può essere realizzato, con un appropriato livello di regolarità e qualità, sulla base di un programma di esercizio nell'ordine di 5.370.000 bus-km annui (ossia con una



minore produzione chilometrica, rispetto all'attuale, di ca. 500.000 bus-km annui), come schematizzato in Tab. 14.

*Tab. 14 – La revisione del programma di esercizio*

<b>PEA complessivo</b>	<b>Attuale</b>	<b>Prospettico</b>	<b>Differenze</b>	
Bus-km annui totali	5.894.105	5.372.228	- 521.877	-8,85%
- di cui: servizio urbano	1.865.245	1.520.622	- 344.623	-18,48%
- di cui: servizio interurbano	4.028.860	3.851.606	- 177.254	-4,40%

All'indicata combinazione tra le risorse pubbliche destinate al servizio e produzione chilometrica prospettata, consegue un corrispettivo contrattuale nell'ordine di € 2,70/bus-km, del 5,26% inferiore rispetto al corrispettivo standard, reso possibile dalle migliori condizioni di efficienza della gestione aziendale rispetto a quelle medie settoriali.

Cionondimeno, per garantire la strutturale e congrua sostenibilità economico-finanziaria del servizio, si rende necessario un progressivo recupero dei livelli pre-Covid-19 dei ricavi da traffico. In proposito, ritenendo comunque inopportuno inasprire il sistema tariffario, ci si attende un incremento di domanda, sostenuto dal miglioramento della regolarità e qualità del servizio e, nel contempo, si rende necessario proseguire ed intensificare le azioni di controllo dell'evasione tariffaria, peraltro già in atto in conformità alle previsioni del piano concordatario.



Su questa base, si prevede un progressivo incremento dei ricavi da traffico, relativi alla vendita di biglietti ed abbonamenti, come prospettato in Tab. 15.

*Tab. 15 – La dinamica programmata dei ricavi da traffico*

<b>Ricavi da traffico</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Vendita biglietti	2.440.000	2.610.800	2.715.232	2.850.994	3.022.053	3.233.597
Vendita abbonamenti	1.250.000	1.337.500	1.391.000	1.460.550	1.548.183	1.656.556
Recupero evasione e altri proventi	365.000	256.800	267.072	280.426	297.251	318.059
<b>Totale</b>	<b>4.055.000</b>	<b>4.205.100</b>	<b>4.373.304</b>	<b>4.591.969</b>	<b>4.867.487</b>	<b>5.208.211</b>
<i>Variazione rispetto alla previsione 2024</i>	-	3,70%	7,85%	13,24%	20,04%	28,44%

La razionalizzazione del servizio, con incremento delle risorse pubbliche e un moderato incremento programmato dei ricavi da traffico, consente di garantire gli attuali livelli occupazionali impiegati nel TPL, con conseguente riduzione del ricorso a prestazioni di lavoro straordinario e miglioramento del livello di regolarità e qualità del servizio.

Quest'ultimo, in particolare, risulta favorito da un avvicinamento allo standard settoriale e contrattuale del rapporto addetti alla guida/turni, pari a 1,3, che agisce positivamente sulla regolarità del servizio, quantomeno rispetto a fenomeni legati alla carenza o assenza non programmata di personale, come evidenziato in Tab. 16.



*Tab. 16 – Il mantenimento dei livelli occupazionali*

<b>Livelli occupazionali TPL</b>	<b>Situazione 2024</b>		<b>Prospettiva</b>	
Numero medio addetti al TPL	281	100%	287	100%
- di cui: Addetti all'esercizio	230	82%	235	82%
- di cui: Addetti alla manutenzione	24	9%	24	9%
- di cui: Addetti all'amministrazione	27	10%	28	10%
<i>Numero turni feriali invernali</i>	<i>191</i>		<i>183</i>	
<i>Rapporto addetti all'esercizio/turni</i>	<i>1,20</i>		<i>1,28</i>	

Anche la consistenza complessiva della flotta di autobus può essere mantenuta (ferma restando la programmata dismissione di n. 3 mezzi ad idrogeno come previsto nel piano concordatario), a sua volta a migliore garanzia dell'affidabilità del servizio, procedendo, peraltro, alla dismissione dei filobus e della relativa rete filoviaria, già attualmente non utilizzati, il cui mantenimento richiederebbe ingenti ed insostenibili investimenti di rinnovo.

Nel contempo, si prevede un progressivo ammodernamento della flotta e degli impianti dedicati al TPL, procedendo, in particolare, all'acquisto di nuovi autobus EURO 6 ed elettrici, compatibilmente con i cofinanziamenti pubblici effettivamente disponibili (di cui, ai fini del presente piano, si tiene prudentemente conto nei soli limiti degli importi già deliberati a livello regionale), come riportato nelle Tabb. 17 e 18.



Tab. 17 – Il rinnovo della flotta

Flotta totale	Situazione al 31/12/2023					Situazione a fine piano				
	Filobus	Urbani	Inter.	Totale		Filobus	Urbani	Inter.	Totale	
Totali	11	47	69	127	100%	0	47	69	116	100%
- di cui: Filobus	11	-	-	11	9%	0	-	-	0	0%
- di cui: EURO 2		0	2	2	2%		0	0	0	0%
- di cui: EURO 3		6	14	20	16%		0	4	4	3%
- di cui: EURO 4		12	9	21	17%		2	9	11	9%
- di cui: EURO 5		7	8	15	12%		7	11	18	16%
- di cui: EURO 6		8	34	42	33%		9	43	52	45%
- di cui: EEV		9	2	11	9%		9	2	11	9%
- di cui: EL		5	0	5	4%		20	0	20	17%
<i>Età media</i>	<i>31,29</i>	<i>11,25</i>	<i>11,26</i>	<i>13,09</i>		<i>0,00</i>	<i>11,18</i>	<i>13,90</i>	<i>12,80</i>	



Tab. 18 – Il piano investimenti

Fonte finanziamento	Tipo investimento	Importo totale	Quota cofin.	Fin. RT		N. autobus	Classe autobus	Ipotesi temporale
FC PNRR – D.M. 315/2021 – DGR 1133/2021	Acquisto autobus	3.279.770	3.279.770	0	0%	7	EL	2024-2025
PSNMS – D.M.81/2020 – 2021 – 2023	Acquisto autobus e accessori	1.413.081	1.413.081	0	0%			
	di cui: Autobus	1.239.000	1.239.000	0	0%	3	EL	2024
	di cui: Accessori	174.081	174.081	0	0%			2024
Progetto Aree Interne	Acquisto autobus	242.000	210.000	32.000	13%	3	Minibus	2024
CONSIP – Riassegn. Risorse D.M. 25/2017	Acquisto autobus	465.000	441.935	23.065	5%	1	EL	2024
Fondi propri	Acquisto autobus	165.000	0	165.000	100%	3	EURO 6	2024
Contributo straordinario Provincia di Imperia	Allestimento nuovo deposito Ventimiglia	100.000	100.000	0	0%			2025
	Realizzazione hub Comune di Imperia	200.000	200.000	0	0%			2025-2026
PSNMS – D.M.81/2020 – 2024 – 2028	Allestimento nuovo deposito Sanremo	1.000.000	400.000	600.000	60%			2026-2027
	Acquisto autobus	2.048.003	2.048.003	0	0%	4	EL	2026-2028
D.M. 223/2020	Acquisto autobus	251.752	251.752	0	0%	2	EURO 6	2025-2028
Fondi propri	Acquisto autobus	400.000	0	400.000	100%	2	EURO 6	2028-2029
<b>TOTALE INVESTIMENTI</b>		<b>9.564.606</b>	<b>8.344.541</b>	<b>1.220.065</b>	<b>13%</b>	<b>25</b>		

Nell'ambito degli investimenti previsti, rientra, come indicato in Tab. 18 e anticipato nel [par. 3.1.](#), l'allestimento dei nuovi depositi di Sanremo e Ventimiglia in sostituzione di quelli dismessi in conformità al piano concordatario.



Inoltre, nell'ambito del "Progetto Smart Ticket Liguria", finanziato con fondi regionali, è prevista l'attivazione di un sistema di bigliettazione elettronica, che comprende anche la funzione di geolocalizzazione degli autobus, con conseguenti vantaggi in termini commerciali e di rapporto con l'utenza, ma, altresì, di monitoraggio del servizio.

A presidio della qualità del servizio e per favorire il coinvolgimento dell'utenza, si prevede, inoltre, di riprendere e rendere sistematico lo svolgimento di analisi di customer satisfaction, da cui trarre indicazioni utili ai fini del miglioramento continuo del servizio di TPL offerto.

### *III) Gli altri ambiti di attività*

A sostegno delle complessive performance aziendali, risulta importante anche il contributo degli ambiti di attività ulteriori rispetto al TPL:

- Con riferimento agli altri servizi di trasporto (scolastico, atipico, noleggio), si prevede un ragionevole incremento dei volumi di attività e dei relativi risultati gestionali.

Specificamente, si intende riprendere, dopo la fase pandemica, l'attività di noleggio autobus con conducente, per ottimizzare l'impiego della struttura aziendale e beneficiare della relativa marginalità. Per quanto riguarda i servizi di trasporto scolastico ed altri servizi atipici di carattere istituzionale, strettamente connessi sul piano tecnico-organizzativo con il TPL, le relative scelte gestionali dipendono ovviamente dai Comuni; ferma restando la possibilità aziendale di partecipare a procedure



di gara, analogamente a quanto avviene negli altri ambiti liguri, l'Amministrazione Provinciale potrebbe tuttavia farsi promotrice presso i Comuni del territorio dell'affidamento in house providing, a condizioni congrue, di questi servizi, previo eventuale ingresso nella compagine societaria di RT, favorendo così l'ampliamento e il consolidamento della specifica area di attività.

- Avendo riguardo alle attività di manutenzione e revisione veicoli c/terzi, l'obiettivo, a parità di struttura dedicata, consiste in un sostanziale consolidamento dei livelli di attività e in un progressivo moderato incremento della relativa marginalità.

Come anticipato, questo ambito operativo utilizza, almeno in parte, dotazioni tecniche ed organiche funzionali anche alla manutenzione della flotta aziendale, il cui presidio diretto risulta apprezzabile sul piano sia dell'efficacia che dell'efficienza ed economicità dell'attività.

- Tra le altre attività, di tipo accessorio e integrativo, rientra quella in campo immobiliare, relativa alla gestione del patrimonio disponibile, che si intende valorizzare per quanto possibile.

In quest'ambito, figura anche la gestione di aree di sosta e simili, nel cui ambito la Società ha sviluppato, nel tempo, specifiche competenze e professionalità. Analogamente a quanto considerato in relazione al trasporto scolastico, pure in questo caso l'Amministrazione Provinciale potrebbe promuoverne presso i Comuni l'affidamento in house providing alla Società.

In ogni caso, in considerazione dell'assenza di finalità lucrativa in seno al modello in house, tutti i contributi positivi provenienti, sotto il profilo economico-finanziario, dalle accennate attività complementari e



accessorie verrebbero destinati al rafforzamento tecnico-organizzativo ed al miglioramento qualitativo del servizio di TPL, a beneficio dell'intera comunità imperiese.

### 3.5. Le ipotesi di lavoro

Coerentemente all'esito delle analisi svolte (cfr. [par. 3.1.](#) e [par. 3.2.](#)) ed ai presupposti e orientamenti strategico-operativi definiti (cfr. [par. 3.4.](#)), nonché sulla base delle previsioni macroeconomiche e congiunturali dei documenti di finanza pubblica, il piano economico-finanziario del servizio di TPL (compreso nel successivo [par. 4.](#)), in conformità alla metodologia ART, ed il complessivo piano industriale aziendale (di cui al [par. 5.](#)) sono costruiti accogliendo, in via prudenziale, le ipotesi di lavoro indicate in Tab. 19.

*Tab. 19 – Le ipotesi di lavoro*

Le ipotesi di lavoro <sup>(1)</sup>		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Tasso di inflazione programmata (da DEF/NADEF)	1,80%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
1.b	Riduzione percorrenze TPL	-8,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1.c	Revisione tariffe TPL	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1.d	Andamento ricavi da traffico TPL	7,00%	4,00%	5,00%	6,00%	7,00%
1.e	Andamento costo del lavoro (efficientato)	4,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
1.f	Dinamica organico TPL	2,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1.g	Andamento costi per qualità del servizio di TPL	1,50%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%

Nota (1): Le variazioni percentuali indicate sono incrementalmente anno su anno.



## 4. L'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale

### 4.1. L'impostazione accolta

Come anticipato, il presente paragrafo riflette i principali contenuti della Relazione di affidamento, ai sensi della normativa (art. 17 d.lgs. 201/2022) e regolamentazione (d.m. MIT 157/2018, del. ART 154/2019, 189/2023, 32/2024 e 53/2024) in materia.

L'impostazione accolta, tenendo conto delle indicazioni della Provincia di Imperia e di quanto già indicato nei precedenti paragrafi, può essere sintetizzata e schematizzata come segue:

1. I dati tecnici, organizzativi, operativi, economici, finanziari e patrimoniali consuntivi considerati sono relativi al 2019, ultimo esercizio ante-Covid-19, ed al biennio 2022-2023.
2. Per l'esercizio 2024 è stato prudentemente predisposto un budget economico che accoglie un'ipotesi di mantenimento dell'attuale assetto gestionale ("as is").
3. Ai sensi del d.m. MIT 157/2018 è stato determinato il costo standard del servizio di TPL esercito da RT, attualizzato al 2023 (sulla base dell'indice ISTAT NIC072), considerando, per completezza, anche le determinazioni operate dalla Regione Liguria in seno all'atto di programmazione del servizio di TPL, di cui alla del. CR 7/2017, ai sensi della l.r. Liguria 33/2013.
4. La durata dell'affidamento in house del servizio di TPL è stata prevista di 5 esercizi, indicativamente 2025-2029 (a prescindere dall'effettiva data di avvio del servizio affidato), effettuando apposite previsioni in



ordine alla dinamica del programma di esercizio, del rinnovo della flotta e dell'organico del personale, accogliendo, ai fini economico-finanziari, alcune ipotesi di lavoro in relazione all'andamento dell'inflazione, dei ricavi da traffico e del costo del lavoro.

5. Le suddette previsioni sono state effettuate tenendo conto di uno scenario che considera l'incremento di € 2 milioni annui delle risorse pubbliche destinate al servizio (oltre a € 115.000 per agevolazioni tariffarie), con correlata razionalizzazione del programma di esercizio (con una riduzione della produzione chilometrica nell'ordine di 500.000 bus-km annui) e con corrispondente rideterminazione del corrispettivo contrattuale (€ 2,70/bus-km), del 5,26% inferiore rispetto a quello standard (€ 2,85/bus-km).
6. Utilizzando la modellistica e la metodologia contenute nella del. ART 154/2019 e s.m.i., sono stati elaborati, a consuntivo per il 2019 e per il biennio 2022-2023, a budget "as is" per il 2024 e in prospettiva per il quinquennio 2025-2029, gli schemi di conto economico (regolatorio e previsionale), stato patrimoniale (regolatorio e previsionale) e rendiconto finanziario, riferiti al servizio di TPL.
7. Gli schemi di conto economico e stato patrimoniale previsionali, per completezza, sono stati costruiti anche nell'ipotesi di affidamento competitivo ad altro operatore del 10% del servizio, ai sensi della previsione recata dall'art. 4-bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009, nel caso di affidamento diretto in house ai sensi dell'art. 5, par. 2, del reg. (CE) 1370/2007, prevedendo, in particolare, che tale affidamento avvenga sulla base di un contratto "gross cost" ad opera di RT (ferma restando la possibilità alternativa di un affidamento sulla base di un contratto "net cost" direttamente da parte della Provincia di Imperia).



8. Utilizzando la stessa metodologia di cui alla del. ART 154/2019 e s.m.i., è stato costruito il piano economico-finanziario, con determinazione del VAN del contratto di servizio, finalizzato, per un verso, a determinare il corrispettivo contrattuale e, per altro verso, a verificarne la congruità, sotto il duplice profilo dell'economicità dell'affidamento del servizio e della sostenibilità dello stesso. Le risultanze del piano economico-finanziario concorrono, in modo iterativo, alla definizione delle previsioni economiche, finanziarie e patrimoniali contenute negli schemi regolatori e previsionali di conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario.
9. Utilizzando la metodologia di cui sopra, sono stati altresì impostati un quadro degli obiettivi e una matrice dei rischi.
10. Il quadro complessivo che emerge dalle elaborazioni effettuate consente di dimostrare l'economicità e la sostenibilità dell'affidamento del servizio alle condizioni tecniche, organizzative, operative ed economiche definite.

#### 4.2. Il contesto normativo e amministrativo di riferimento

Stante la normativa comunitaria, statale e regionale vigente, la Provincia di Imperia è l'Autorità competente a livello locale per l'affidamento del servizio di TPL e per la gestione del contratto di servizio stipulato.



In particolare, l'art. 2, comma 1, lett. b), del reg. CE 1370/2007 individua l'autorità competente nell'amministrazione pubblica o nel gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere.

A sua volta, il d.lgs. 422/1997, agli artt. 5 e 7, individua le competenze delle varie amministrazioni interessate al servizio di TPL, trasferendole alle Regioni che, a loro volta, le strutturano a livello provinciale e locale. Tale ripartizione è meglio precisata dall'art. 3 bis del d.l. 138/2011, conv. in l. 148/2011, rimettendo alle Regioni e alle Province autonome la definizione del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei che consentano di massimizzare l'efficienza dei servizi pubblici locali, prevedendo che, di norma, la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali non debba essere inferiore almeno a quella del territorio provinciale.

La Regione Liguria, con specifico riguardo al servizio di TPL, ha individuato, con l'art. 9 della l.r. 33/2013, quattro Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) e omogenei, coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli Enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona, il cui governo è assicurato dai medesimi Enti (per inciso, la qualificazione delle Province quali Enti di area vasta e l'individuazione delle funzioni loro assegnate si rinvengono negli artt. 17, comma 10, e 19, del d.l. 95/2012, conv. in l. 135/2012, e nella riforma recata dalla l. 56/2014). Con l'art. 7 della stessa l.r. 33/2013, alla Città metropolitana di Genova ed alle Province liguri, quali enti di governo degli ATO, sono attribuite le seguenti competenze:

- a) l'approvazione dei piani di bacino, in coerenza con gli atti programmatori regionali;



- b) la stipula degli accordi di programma con cui assicurare la necessaria pianificazione ed integrazione del servizio di trasporto nei territori di rispettiva competenza e per reperire le risorse occorrenti per la copertura dei servizi aggiuntivi;
- c) nell'ambito della gestione dell'ATO, direttamente o attraverso la costituzione di Agenzie Locali di Mobilità di livello metropolitano o provinciale, l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale e la gestione del contratto di servizio stipulato;
- d) nell'ambito dei contratti di servizio, il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi;
- e) la nomina dei consigli di disciplina delle aziende affidatarie del servizio pubblico di trasporto, ai sensi dell'art. 54 del r.d. 148/1931.

La l.r. Liguria 33/2013 ha quindi individuato la Provincia di Imperia quale Ente di governo dell'omonimo ATO, per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico su gomma, affidandole le funzioni amministrative di pianificazione, espletamento delle procedure di affidamento, gestione del contratto di servizio e monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi.

Per quanto riguarda le possibili forme di gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, per i quali non sia possibile la concorrenza nel mercato, ivi compreso il servizio di TPL, la disciplina comunitaria (reg. CE 1370/2007) e nazionale (d.lgs. 175/2016 e d.lgs. 201/2022) in materia individuano, alternativamente:



l'affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica; l'affidamento a società mista, quale strumento attuativo di un partenariato pubblico-privato; l'affidamento diretto a società in house.

In conformità al suddetto quadro normativo, l'Amministrazione Provinciale, con del. CP 34/2021, ha deliberato di ritenere che, tra le diverse possibili modalità di affidamento del servizio di TPL, quella in house appare la più confacente al pubblico interesse.

In conformità a tale deliberazione ed in vista della scadenza del contratto di servizio stipulato dall'Amministrazione Provinciale con RT, in data 29/12/2021 è stato pubblicato in GUUE l'avviso di preinformazione ai sensi dell'art. 7, par. 2, del reg. CE 1370/2007, con il quale l'Amministrazione ha comunicato l'intendimento di procedere all'affidamento in house del servizio di TPL dell'ATO imperiese.

Tale intendimento dell'Amministrazione Provinciale ha trovato conferma in seno alla del. CP 8/2022, di approvazione degli indirizzi relativi al concordato preventivo con continuità aziendale avviato da RT, ed al decr. PP 43/2022, di affidamento emergenziale in via diretta, ai sensi dell'art. 5, comma 5, del reg. CE 1370/2007, per il periodo 01/04/2022-31/12/2023, da ultimo prorogato sino al 30/06/2025 con d.d. 893/2024.

Ai fini dell'affidamento diretto in house providing, la normativa e la giurisprudenza individuano tre requisiti essenziali in capo alla società affidataria:

- 1) la partecipazione pubblica totalitaria, fatta salva la presenza di capitali privati ove prescritta da norme di legge e che avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla società;



- 2) il controllo analogo (a quello esercitato sui propri servizi), singolo o congiunto, da parte della o delle Amministrazioni aggiudicatrici, consistente in un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della società controllata;
- 3) l'attività prevalente (almeno l'80% del fatturato) deve riguardare lo svolgimento dei compiti affidati dall'Ente o dagli Enti soci e dalle altre eventuali attività devono conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale.

Con riferimento a tali requisiti, Riviera Trasporti (RT) è una società per azioni a totale capitale pubblico locale, controllata dalla Provincia di Imperia (detentrica di una partecipazione del 99,917%) e partecipata dai Comuni di Imperia (0,022%), Sanremo (0,022%) e Ventimiglia (0,039%), che realizza ca. il 90% del proprio fatturato nell'ambito del servizio di TPL, affiancato da alcune aree di attività complementari e accessorie (servizi scolastici, atipici e noleggio; manutenzione e revisione veicoli c/terzi; altre attività).

In vista dell'affidamento in house, la Società ha predisposto una bozza di Statuto, ovviamente aperta a qualsiasi modifica e integrazione che l'Assemblea straordinaria ritenesse necessaria, utile ed opportuna, che cristallizza i suddetti requisiti già attualmente in essere, codificando, altresì, le modalità di svolgimento del controllo analogo in conformità alla disciplina in materia (in [All. A](#) è riportata tale bozza, confrontata, evidenziata ed annotata rispetto alla versione attuale dello Statuto sociale).



In conformità alla disciplina di settore e, in specie, alla previsione dell'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009, in caso di in house providing, almeno il 10% dei servizi oggetto di affidamento dovranno essere affidati con procedura ad evidenza pubblica a soggetti terzi.

A tal fine, l'Amministrazione Provinciale (salvo preferisca procedervi direttamente) demanderà a RT l'appalto, anche progressivo e per più lotti, di almeno il 10% del servizio affidato ad altri operatori, sulla base di contratti "gross cost", aggiudicati attraverso procedure realizzate nel rispetto del codice dei contratti pubblici, recato dal d.lgs. 36/2023 (tale soluzione pare la più funzionale, in considerazione della limitata dimensione dell'attività considerata, della possibilità che la stessa si svolga in ambiti non contigui e del conseguente rischio di non riuscire ad individuare sul mercato operatori disponibili, a tali condizioni, ad assumere anche il rischio commerciale del servizio).

Sul piano procedurale, preliminarmente all'affidamento, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 201/2022, l'Amministrazione Provinciale dovrà predisporre una Relazione (di cui, come anticipato, il presente paragrafo rappresenta un possibile schema), che, a dimostrazione dell'appropriatezza della modalità di gestione prescelta, dia conto della sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea, delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, degli obblighi di servizio pubblico e delle relative compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompensazioni.



### 4.3. Il contesto operativo di riferimento

RT è l'attuale gestore del servizio di TPL dell'ATO imperiese, in forza del contratto di servizio affidato dalla Provincia di Imperia nel 2002 a seguito di gara ad evidenza pubblica e successivamente più volte prorogato e rinnovato.

Specificamente:

- i)* in data 25/09/2002, all'esito di apposita procedura competitiva, è stato stipulato il contratto rep. n. 20591 (censito al progressivo n. 788 sull'Osservatorio TPL), successivamente modificato con atto rep. n. 21902 del 18/12/2003, relativo alla concessione "net cost" del servizio di TPL per un periodo di cinque anni e tre mesi, dal 01/10/2002 al 31/12/2007, eventualmente prorogabile ai sensi dell'art. 4 dello stesso contratto per un periodo di ulteriori 3 anni (dal 01/01/2008 al 31/12/2010); il contratto prevedeva una produzione chilometrica annua di 6.872.385 bus-km, di cui 5.598.116 bus-km per servizi minimi e 1.274.269 bus-km per servizi aggiuntivi, a fronte di un corrispettivo contrattuale non indicizzato di € 12.635.338,81, oltre IVA;
- ii)* con del. GP 594/2007 e 302/2009, l'Amministrazione Provinciale ha prorogato il contratto, dapprima per il periodo 01/01/2008- 31/12/2010 e poi per un ulteriore anno dal 01/01/2011 al 31/12/2011;
- iii)* con del. GP 366/2011, l'Amministrazione Provinciale ha deciso di prorogare ulteriormente il contratto, ai sensi dell'art. 5, comma 5, del reg. CE 1370/2007, per il periodo dal 01/01/2012 al 31/12/2013;



- iv) con del. GP 255/2013, è stata avviata una procedura di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio per il periodo 2014-2020;
- v) in data 09/11/2013 è entrata in vigore la l.r. Liguria 33/2013, di riforma del trasporto pubblico regionale e locale, che prevedeva, inizialmente, l'istituzione di un bacino unico regionale ed in forza della quale, con ricorso notificato il 13/12/2013, la Regione Liguria chiedeva che venisse annullata, previa sospensiva, la procedura di gara avviata dalla Provincia di Imperia;
- vi) in pendenza di gara e nelle more della pronuncia del TAR nel merito del ricorso proposto da Regione Liguria, il contratto di servizio in essere con RT ha formato oggetto di proroga tecnica dal 01/01/2014 al 31/01/2015;
- vii) il TAR Liguria, in data 17/12/2014, si è espresso nel merito del ricorso, accogliendolo, e, conseguentemente, annullando gli atti impugnati;
- viii) la Regione Liguria, con la l.r. 18/2014 e la l.r. 24/2015, ha disposto che, al fine di non interrompere il servizio di TPL, i gestori continuassero ad assicurarne l'integrale e regolare prosecuzione, alle condizioni previste nei stessi contratti in scadenza o in eventuali successivi atti regolanti il rapporto contrattuale, fino al subentro del gestore individuato a seguito di nuova procedura di affidamento, demandata, in allora, all'Agenzia Regionale TPL per l'intero bacino regionale, successivamente soppressa con l.r. 19/2016;



- ix) con del. CP 60/2017, l'Amministrazione Provinciale ha individuato, come più confacente al pubblico interesse, l'estensione del vigente contratto di servizio di TPL, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del reg. CE 1370/2007, subordinato alla rinuncia, da parte di RT, a qualsiasi richiesta compensativa non condivisa dalla Provincia nonché all'adozione di misure che garantiscano un efficientamento del servizio e stabilendo che, nel periodo necessario a formalizzare l'estensione contrattuale, RT svolgesse il servizio alle vigenti condizioni contrattuali;
- x) con d.d. 182/2018, l'Amministrazione Provinciale ha fissato la decorrenza della proroga contrattuale quadriennale dal 01/04/2018 al 31/03/2022, fissando l'importo annuo del corrispettivo contrattuale in € 11.463.711,86, oltre IVA (€ 9.201.548,39 da risorse regionali e € 2.262.163,472 da Accordo di programma con i Comuni interessati) e la corrispondente produzione chilometrica annua in 5.878.826,60 bus-km, con un corrispondente corrispettivo chilometrico invariato a € 1,95/bus-km oltre IVA di legge;
- xi) con decr. PP 43/2022, l'Amministrazione Provinciale ha disposto in favore di RT l'affidamento emergenziale in via diretta del servizio di TPL, ai sensi dell'art. 5, comma 5, del reg. CE 1370/2007, per il periodo 01/04/2022-31/12/2023;
- xii) con d.d. 215/2022, attuativo di tale decreto, il corrispettivo contrattuale annuo è stato fissato in € 11.801.673,30, oltre IVA (€ 9.354.483,98 da risorse regionali e € 2.447.189,32 da Accordo di programma), prevedendo una produzione chilometrica di 5.894.104,93 bus-km, con un corrispondente corrispettivo chilometrico di € 2,00/bus-km;



- xiii)* con d.d. 986/2023, tale affidamento è stato prorogato, alle stesse condizioni, sino al 30/06/2024;
- xiv)* con d.d. 893/2024, è stata assentita, da ultimo, la proroga in essere sino al 30/06/2025.

Per rappresentare i risultati dell'attuale gestione del servizio, vengono di seguito riportati alcuni dati operativi, strutturali ed economico-finanziari di RT relativi agli esercizi 2019 (ultimo ante-Covid-19), 2022 e 2023, in conformità alla disciplina e regolamentazione in materia.

Il volume di attività del periodo considerato è sintetizzato in Tab. 20, che riporta la produzione chilometrica, le ore di produzione, il numero di corse e la velocità media, distintamente per i servizi di trasporto urbano ed interurbano, nonché il livello di irregolarità del servizio (gli stessi dati, dettagliati per linea, sono contenuti nell'[All. B](#)).

Come si evince da tali dati, la produzione chilometrica risulta sistematicamente superiore a quella programmata, con intensificazioni del servizio che assorbono sempre più che proporzionalmente le irregolarità rappresentate dalla mancata effettuazione di corse (siano esse dovute a cause esogene, quali interruzioni della viabilità per sinistri, lavori, manifestazioni e simili, od endogene, quali transitorie indisponibilità sopravvenute di mezzi o personale). La velocità commerciale è a sua volta contenuta, nell'ambito dei servizi di trasporto tanto urbano quanto interurbano, in considerazione delle condizioni della viabilità e del traffico che caratterizzano il territorio di riferimento.



Tab. 20 – Il volume di attività 2019 e 2022-2023

Volume di attività annuale	2019	2022	2023
<b>PEA complessivo realizzato</b>			
<b>1.a Bus-km annui totali</b>	<b>6.234.612,87</b>	<b>6.054.217,00</b>	<b>6.090.688,84</b>
1.a.1 - di cui: servizio urbano	1.879.317,26	1.865.245,07	1.868.483,71
1.a.2 - di cui: servizio interurbano	4.054.361,37	4.028.859,86	4.081.422,08
1.a.3 - di cui: variazioni (intensificazioni/mancate effettuazioni)	300.934,24	160.112,07	140.783,05
<b>1.b Ore produzione annue totali</b>	<b>275.604,74</b>	<b>274.010,82</b>	<b>276.435,34</b>
1.b.1 - di cui: servizio urbano	109.026,11	108.446,94	108.659,02
1.b.2 - di cui: servizio interurbano	166.578,64	165.563,88	167.776,32
<b>1.c Numero corse annue totali</b>	<b>507.454</b>	<b>505.108</b>	<b>508.975</b>
1.c.1 - di cui: servizio urbano	289.704	284.981	285.494
1.c.2 - di cui: servizio interurbano	217.750	220.127	223.481
<b>1.d Velocità commerciale media</b>	<b>22,62</b>	<b>22,62</b>	<b>22,63</b>
1.d.1 - di cui: servizio urbano	18,14	18,12	18,12
1.d.2 - di cui: servizio interurbano	24,69	24,70	24,69
<b>1.e Irregolarità di servizio</b>	<b>1,05%</b>	<b>1,20%</b>	<b>1,15%</b>
1.e.1 - di cui: numero corse non effettuate	5.328	6.061	6.667
1.e.2 - di cui: percorrenze non effettuate	65.463,44	72.650,60	70.333,34

Per quanto riguarda l'assetto organizzativo, limitatamente al personale impiegato, direttamente o indirettamente, nel servizio di TPL (che rappresenta il 93% del totale), è possibile riportare, in Tab. 21, l'andamento dell'organico, mediamente dimensionato in 281 unità, di cui 231 addetti all'esercizio, cui corrisponde un costo



complessivo annuo nell'ordine di € 12,6 milioni ed un costo annuo pro-capite nell'intorno di € 45.000 (l'elenco complessivo del personale aziendale in servizio al 31/12/2023, distribuito per categorie, è riportato in [All. C](#)).

*Tab. 21 – Il personale addetto al servizio di TPL*

<b>Dati relativi al personale del servizio di TPL</b>		<b>2019</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>1.a</b>	<b>Numero medio addetti</b>	<b>276</b>	<b>287</b>	<b>281</b>
1.a.1	- di cui: Addetti all'esercizio	224	235	231
1.a.2	- di cui: Addetti alla manutenzione	25	24	24
1.a.3	- di cui: Addetti all'amministrazione	27	28	26
<b>1.b</b>	<b>Costo totale annuo</b>	<b>12.906.512</b>	<b>12.839.657</b>	<b>12.626.248</b>
<b>1.c</b>	<b>Costo unitario annuo</b>	<b>46.762,72</b>	<b>44.737,48</b>	<b>44.933,27</b>

Nota: Nel 2019 parte del servizio era subappaltato alla società, prima partecipata e poi controllata, Riviera Trasporti Linea s.r.l., incorporata in RT nel 2020.

Avendo riguardo alla struttura tecnica, si riportano in Tab. 22 i dati relativi alla flotta (limitatamente agli autobus assicurati e operativi) dedicata al servizio di TPL al 31/12/2022 e al 31/12/2023, distinti per tipologia e classe ambientale, con l'indicazione, altresì, dell'età media, prescindendo dai filobus e dagli autobus ad idrogeno di cui è già programmata la dismissione (in [All. D](#) è riportato l'elenco dettagliato dei mezzi operativi al 31/12/2023).



Tab. 22 – La flotta dedicata al servizio di TPL

Autobus operativi	Situazione al 31/12/2022				Situazione al 31/12/2023			
	Urbani	Interurbani	Totale		Urbani	Interurbani	Totale	
Totali	47	69	116	100%	47	69	116	100%
- di cui: EURO 1	0	1	1	1%	0	0	0	0%
- di cui: EURO 2	0	6	6	5%	0	2	2	2%
- di cui: EURO 3	6	20	26	22%	6	14	20	17%
- di cui: EURO 4	12	9	21	18%	12	9	21	18%
- di cui: EURO 5	7	7	14	12%	7	8	15	13%
- di cui: EURO 6	8	24	32	28%	8	34	42	36%
- di cui: EEV	9	2	11	9%	9	2	11	9%
- di cui: EL	5	0	5	4%	5	0	5	4%
<i>Età media</i>	<i>10,25</i>	<i>12,57</i>	<i>11,63</i>		<i>11,25</i>	<i>11,26</i>	<i>11,26</i>	

Sul piano strutturale, si segnala, altresì, la disponibilità di n. 3 complessi immobiliari: la sede aziendale, con annesso deposito, sita in Via Nazionale a Imperia, un deposito in C.so Cavallotti a Sanremo e un deposito in C.so Francia a Ventimiglia. Nondimeno, questi due ultimi immobili sono stati dismessi in conformità al piano concordatario, con loro sostituzione in un'area locabile presumibilmente in Valle Armea a Sanremo (con un canone annuo di importo corrispondente all'attuale quota annua di ammortamento, sebbene per un paio d'anni il preesistente deposito rimarrà nella disponibilità dell'azienda) e in un'area già individuata in Comune di Ventimiglia.



Sotto il profilo dell'utenza, è possibile riportare in Tab. 23 alcuni dati rilevanti, che evidenziano, in particolare, con il loro andamento dal 2019 al 2022-2023, l'onda lunga degli effetti della pandemia da Covid-19 sui bisogni e sulle preferenze di mobilità dei cittadini.

*Tab. 23 – I dati relativi all'utenza del servizio di TPL*

Dati relativi all'utenza del servizio di TPL		2019	2022	2023
<b>1.a</b>	<b>Numero annuo utenti</b>	<b>6.279.630</b>	<b>3.752.473</b>	<b>4.086.118</b>
<b>1.b</b>	<b>Titoli di viaggio</b>			
1.b.1	- numero biglietti venduti	2.480.255	1.413.928	1.561.955
1.b.2	- numero abbonamenti rilasciati	47.254	26.646	28.065
<b>1.c</b>	<b>Ricavi da traffico (al netto dei ristori Covid-19)</b>	<b>5.670.867</b>	<b>3.287.135</b>	<b>3.579.405</b>
<b>1.d</b>	<b>Numero annuo verbali per evasione tariffaria</b>	<b>7.682</b>	<b>2.498</b>	<b>1.916</b>
<b>1.e</b>	<b>Load factor</b>	<b>25,07%</b>	<b>14,98%</b>	<b>16,32%</b>

Le performance gestionali risentono degli aspetti precedentemente evidenziati, a partire dall'inadeguatezza del corrispettivo contrattuale, rimasto sostanzialmente invariato dall'affidamento del servizio avvenuto nel 2002, sino alla contrazione dei ricavi da traffico, finora solo parzialmente recuperata, conseguente alla pandemia da Covid-19.



Ciò nondimeno, l'esercizio 2023 riporta un risultato economico positivo, favorito sia dai ricavi per mancati ricavi Covid-19 sia dal contenimento dei costi di personale. Si vedano, in proposito, le Tabb. 24 e 25, contenenti, rispettivamente, i conti economici regolatori e riclassificati relativi agli esercizi 2019, 2022 e 2023.

*Tab. 24 – Il conto economico regolatorio per gli esercizi 2019, 2022 e 2023*

<b>Conto Economico Regolatorio</b>		<b>2019</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
1.a	Ricavi da traffico (inclusi ricavi per mancati ricavi Covid-19)	6.112.832	4.618.307	5.081.285
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio (escl. contributi pubblici per investimenti)	2.753.787	2.322.966	2.130.350
<b>1</b>	<b>Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP</b>	<b>8.866.619</b>	<b>6.941.272</b>	<b>7.211.635</b>
<b>2</b>	<b>Effetti positivi di rete indotti (ex Reg. UE 1370/2007, All., par. 2, p. 2)</b>	-	-	-
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.589.062	2.590.231	2.752.484
3.b	Costi per servizi di terzi	2.830.617	2.031.801	1.946.073
3.c	Costi per godimento beni di terzi	154.450	175.105	154.064
3.d	Costo del personale	12.906.512	12.839.657	12.626.248
<i>3.d.i</i>	<i>di cui: personale operativo (di guida)</i>	<i>10.661.746</i>	<i>10.606.519</i>	<i>10.379.584</i>
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	34.738	- 38.228	- 99.475
3.f	Oneri diversi di gestione	651.479	429.356	365.798
<b>3</b>	<b>Totale costi operativi (al netto dei costi capitalizzati)</b>	<b>19.166.859</b>	<b>18.027.922</b>	<b>17.745.192</b>
<b>4 = 1+2-3</b>	<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>- 10.300.240</b>	<b>- 11.086.650</b>	<b>- 10.533.557</b>
5	Totale ammortamenti e svalutazioni relativi a investimenti autofinanziati	1.080.881	638.540	759.543
<b>6 = 4-5</b>	<b>Risultato operativo netto (EBIT)</b>	<b>- 11.381.121</b>	<b>- 11.725.190</b>	<b>- 11.293.100</b>
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP (di cui alla voce B4) di S.P.)	-	-	-



Tab. 25 – Il conto economico riclassificato per gli esercizi 2019, 2022 e 2023

Conto Economico Riclassificato		2019	2022	2023
1.1	Ricavi da traffico (inclusi ristori per mancati ricavi Covid-19)	6.112.832	4.618.307	5.081.285
1.2	Corrispettivi contrattuali	11.784.054	11.912.582	11.804.715
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche (inclusi contributi in c/impianti)	4.153.463	2.767.111	2.675.870
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	369.203	92.521	128.293
2	Effetti positivi di rete indotti (ex Reg. UE 1370/2007, All., par. 2, p. 2)	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>22.419.551</b>	<b>19.390.522</b>	<b>19.690.163</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.589.062	2.590.231	2.752.484
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	34.738	- 38.228	- 99.475
4.3	Costi per servizi di terzi	2.830.617	2.031.801	1.946.073
4.4	Costi per godimento beni di terzi	154.450	175.105	154.064
4.5	Oneri diversi di gestione	651.479	429.356	365.798
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>6.260.347</b>	<b>5.188.265</b>	<b>5.118.944</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>16.159.204</b>	<b>14.202.256</b>	<b>14.571.219</b>
6	Costo del personale	12.906.512	12.839.657	12.626.248
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>19.166.859</b>	<b>18.027.922</b>	<b>17.745.192</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>3.252.692</b>	<b>1.362.600</b>	<b>1.944.971</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	2.849.759	1.175.208	1.433.356
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>402.933</b>	<b>187.392</b>	<b>511.615</b>
12	Oneri finanziari netti	410.230	344.979	311.045
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>- 7.297</b>	<b>- 157.587</b>	<b>200.570</b>
14	Oneri tributari	90.916	50.940	40.953
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>- 98.213</b>	<b>- 208.527</b>	<b>159.617</b>



Sul piano patrimoniale, merita precisare che gli esercizi 2020 e 2021 si sono caratterizzati per un pesante deficit patrimoniale e per l'avvio (il 27/09/2021) di una procedura di concordato preventivo con continuità aziendale, che ha iniziato ad esplicare i propri benefici a seguito dell'omologa (avvenuta in data 03/08/2023), determinando un'inevitabile discontinuità di valori nel tempo. Ciò nondimeno, si riportano, in Tabb. 26 e 27 gli stati patrimoniali regolatori e riclassificati per gli esercizi 2019, 2022 e 2023.

*Tab. 26 – Lo stato patrimoniale regolatorio per gli esercizi 2019, 2022 e 2023*

Stato Patrimoniale Regolatorio		2019	2022	2023
1.a	Immobilizzazioni immateriali	306.290	245.315	235.037
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanz.	18.348.001	22.869.952	22.968.496
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)	15.931.161	21.207.929	20.978.729
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario autofinanziato	1.950.339	1.475.479	1.755.731
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato (inclusi beni in leasing)	1.093.382	1.025.740	1.316.191
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	140.568	112.735	129.073
1.b.iv	di cui: altre	325.932	73.810	104.963
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>18.654.290</b>	<b>23.115.267</b>	<b>23.203.533</b>
2.a	Rimanenze	849.767	789.787	889.261
2.b	Crediti	15.395.935	7.793.828	6.783.337
2.b.i	di cui: commerciali (nel limite del 30% dei costi regolatori delle voci 3, 5 e 7 dello Sch. 1)	4.228.775	2.169.235	1.348.926
2.b.ii	di cui: altri crediti	11.167.161	5.624.593	5.434.411
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>16.245.702</b>	<b>8.583.615</b>	<b>7.672.598</b>
3.a	Debiti	27.206.233	29.349.143	24.213.448
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	10.694.449	9.374.271	4.261.996
<b>3</b>	<b>Totale debiti</b>	<b>27.206.233</b>	<b>29.349.143</b>	<b>24.213.448</b>
<b>4=1+2-3</b>	<b>Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>7.693.760</b>	<b>2.349.739</b>	<b>6.662.683</b>



Tab. 27 – Lo stato patrimoniale riclassificato per gli esercizi 2019, 2022 e 2023

Stato Patrimoniale Riclassificato		2019	2022	2023
1.a	Immobilizzazioni immateriali	306.290	245.315	235.037
1.b	Immobilizzazioni materiali	21.061.373	25.583.324	26.310.607
1.c	Immobilizzazioni finanziarie	35.278	-	-
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>21.402.941</b>	<b>25.828.639</b>	<b>26.545.644</b>
2.a	Rimanenze	849.767	789.787	889.261
2.b	Crediti	15.395.935	7.793.828	6.783.337
2.c	Attività finanziarie	-	-	-
2.d	Disponibilità liquide	580.801	1.697.278	2.319.600
2.e	Ratei e risconti attivi	88.900	137.563	105.305
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>16.915.403</b>	<b>10.418.457</b>	<b>10.097.503</b>
<b>3=1+2</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>38.318.345</b>	<b>36.247.096</b>	<b>36.643.147</b>
4.a	Debiti di funzionamento	14.112.766	14.625.695	9.197.368
4.b	Debiti di finanziamento a breve termine	292	- 3.119	- 3.111
4.c	Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	488.251	416.623	475.820
<b>4</b>	<b>Totale passivo corrente</b>	<b>14.601.308</b>	<b>15.039.198</b>	<b>9.670.076</b>
<b>5=2-4</b>	<b>Capitale circolante netto</b>	<b>2.314.095</b>	<b>- 4.620.741</b>	<b>427.427</b>
6.a	Fondi per rischi e oneri	537.147	4.901.006	3.632.967
6.b	TFR	3.957.712	4.412.745	4.414.693
6.c	Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	13.093.175	14.726.567	15.019.192
6.d	Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	4.394.255	3.749.603	4.282.379
<b>6</b>	<b>Totale passivo non corrente</b>	<b>21.982.288</b>	<b>27.789.921</b>	<b>27.349.231</b>
<b>7=4.b+6.c</b>	<b>Totale passivo finanziario</b>	<b>13.093.467</b>	<b>14.723.448</b>	<b>15.016.080</b>
<b>8=4+6</b>	<b>Totale passivo</b>	<b>36.583.596</b>	<b>42.829.119</b>	<b>37.019.307</b>
<b>9=3-8</b>	<b>Patrimonio netto</b>	<b>1.734.748</b>	<b>- 6.582.022</b>	<b>- 376.160</b>



La dinamica finanziaria risente, ovviamente, delle precedenti, come evidenzia il rendiconto finanziario per gli esercizi 2019, 2022 e 2023 riportato in Tab. 28.

*Tab. 28 – Il rendiconto finanziario per gli esercizi 2019, 2022 e 2023*

Rendiconto Finanziario		2019	2022	2023
1.a	Incassi da tariffa	5.084.547	4.590.022	5.050.164
1.b	Incassi da corrispettivo	10.858.512	10.987.040	10.887.553
1.c	Altri incassi	3.116.752	2.434.647	2.387.421
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	2.589.062	2.181.380	2.318.023
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	3.636.547	2.636.262	2.465.935
1.f	Pagamenti al personale	12.906.512	12.136.028	11.934.313
1.g	Altri pagamenti	10.808	344.979	364.298
1.h	Imposte sul reddito pagate	84.001	25.097	50.940
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>- 167.118</b>	<b>687.963</b>	<b>1.191.630</b>
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-	2.003.441	861.940
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	-	-	-
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>-</b>	<b>- 2.003.441</b>	<b>- 861.940</b>
3.a	Incremento mezzi di terzi	-	369.864	292.624
3.b	Decremento mezzi di terzi	836.319	3.491	- 8
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-
3.d	Decremento mezzi propri	-	3	-
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>- 836.319</b>	<b>366.370</b>	<b>292.632</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle Disponibilità Liquide</b>	<b>- 1.003.437</b>	<b>- 949.108</b>	<b>622.322</b>



#### 4.4. L'oggetto dell'affidamento

L'affidamento riguarda il servizio di TPL dell'ATO imperiese, per un periodo di 5 anni (2025-2029) rinnovabili.

La rete di trasporto risulta ampia ed articolata, comprendendo servizi di trasporto sia urbano, presso i Comuni di Imperia, Sanremo, Ventimiglia, Bordighera e Ospedaletti, che interurbano, lungo la costa, sino ad Andora, e da/verso l'entroterra (cfr. la precedente Tab. 3, contenuta nel [par. 2.2](#)).

Rispetto alle attuali linee, in specie urbane, la rete viene razionalizzata, eliminando alcune sovrapposizioni, al fine di rendere il servizio più coerente con i bisogni mobilità e più efficiente; il quadro che emerge è riportato in Tab. 29.

Con analoga finalità, viene ridotta l'intensità del servizio, sia in ambito urbano che interurbano (in specie nell'entroterra), programmando l'esercizio su un volume annuo di 5.372.228 bus-km, di cui 1.520.622 bus-km di trasporto urbano e 3.851.606 bus-km di trasporto interurbano, come dettagliato in [All. E](#).

*Tab. 29 – La prospettiva rete di trasporto articolata per linee*

N. Linea	Descrizione	Tipo
1	Ventimiglia – Ponte San Luigi	U
V001	Servizio Urbano Ventimiglia Varase 1/1	U
V002	Servizio Urbano Ventimiglia Alta 1/2	U
V000	Trasferimenti Ventimiglia	U
2	Sanremo – Ventimiglia	I
3	Ventimiglia – Trucco – Airole – Olivetta	I

N. Linea	Descrizione	Tipo
4	Ventimiglia – Sealza	I
5	Ventimiglia – San Lorenzo	I
6	Ventimiglia – Torri	I
7	Ventimiglia – Dolceacqua – Rocchetta – Apricale	I
8	Ventimiglia – Soldano – Perinaldo	I
9	Bordighera – Vallebona	I



N. Linea	Descrizione	Tipo
10	Bordighera – Sasso – Seborga	I
B001	Servizio Urbano Bordighera Vallebona 11/1	U
B002	Servizio Urbano Bordighera Alta Atm 11/2	U
B003	Servizio Urbano Cimitero Bordighera 11/3	U
O001	Urbano Ospedaletti	U
12	Sanremo – Imperia – Andora (Nuova Stazione Fs)	I
13	Sanremo – Bussana – Taggia	I
S001	Autostazione – Borgo Baragallo 14/1	U
S002	Autostazione – Borgo Tinasso 14/2	U
S003	Autostazione – Foce Borgo 14/3	U
S004	Autostazione – Cimitero Armea 14/4	U
S005	Autostazione – Poggio – Casa Serena 14/5	U
S006	Autostazione – Coldirodi 14/6	U
S007	Autostazione – Foce – Solaro 14/7	U
S008	Autostazione – Via Pascoli – Ospedale – San Pietro	U
S009	Autostazione – Verezzo 14/9	U
S010	Autostazione – San Bartolomeo – Villa – Gozo 14/10	U
S011	Autostazione – San Giacomo – San Romolo 14/11	U
S012	Autostazione – Via De Amicis 14/12	U
S013	Autostazione – Via Goethe 14/13	U
S014	Autostazione – San Giovanni 14/14	U
SR00	Trasferimenti Sanremo	U
15	Sanremo – Ceriana – Baiardo	I
16	Sanremo – Montalto – Carpasio – Triora	I

N. Linea	Descrizione	Tipo
17	Sanremo – Arma – Castellaro	I
18	Sanremo – Arma – Pompeiana	I
19	Sanremo – Arma – Terzorio	I
20	Imperia – San Lorenzo – Cipressa	I
21	Imperia – San Lorenzo – Pietrabruna	I
22	Imperia – San Lorenzo – Civezza	I
23	Imperia – Dolcedo – Lecchiore	I
24	Imperia – Dolcedo – Prela’ – Villatalla	I
25	Imperia – Vasia – Pantasina	I
26	Imperia – Villa Viani	I
27	Imperia – Cesio – Caravonica	I
28	Imperia – Lucinasco – Conio – Poggialto	I
29	Imperia – Gorleri – Diano Marina	I
I001B	Oneglia – Via Cascione 30/1 Bis	U
I001	Oneglia – Sgorreto – Pontedassio 30/1	U
I002	Oneglia – Piani 2 – Coppi Rossi 30/2	U
I003	Oneglia – Caramagna 30/3	U
I004	Oneglia – Artallo 30/4	U
I005	Oneglia – Sant’agata 30/5	U
I006	Oneglia – Poggi – Civezza 30/6	U
I007	Oneglia – Caramagna – Moltedo 30/7	U
I008	Oneglia – Caramagna – Montegrazie 30/8	U
I009	Oneglia – Costa D’oneglia 30/9	U
I010	Oneglia – Cantalupo 30/10	U



N. Linea	Descrizione	Tipo
I011	Oneglia – Cascine 30/11	U
I012	Oneglia – Piani – Torrazza 30/12	U
I013	Oneglia – Borgo D'oneglia 30/13	U
I014	Oneglia – Ospedale – Trexenda 30/14	U
I015	Oneglia – Baite' 30/15	U
I016	Oneglia – Collette 30/16	U
IM00	Trasferimenti Imperia	U
31	Diano Marina – Diano Castello	I

N. Linea	Descrizione	Tipo
31b	Diano Marina – Stazione Fs	I
31b2	Cervo - S. Bartolomeo - Diano Marina - Stazione Fs	I
32	Diano Marina - Roncagli - Evigno	I
33	Diano Marina - Pairola - Tovo	I
34	Pieve Di Teco - Gazzo - Leverone - Aquila - Albenga	I
35	Pieve Di Teco - Moano - Armo	I
36	Pieve Di Teco - Mendatica - Cosio	I
37	Pieve Di Teco - Lavina - Cenova - Rezzo	I

Il corrispettivo del servizio, compatibilmente con le risorse pubbliche disponibili, secondo quanto comunicato dalla Provincia di Imperia è complessivamente determinato in € 14.247.305, oltre IVA, quale somma della quota di competenza del Fondo regionale trasporti (comprensivo dell'incremento della quota assegnata del Fondo nazionale trasporti) e della contribuzione proveniente dai Comuni del territorio per effetto dell'Accordo di programma per il servizio di TPL e dell'Accordo di programma aree interne, cui si aggiungono € 115.000 oltre IVA, a titolo di contribuzione, da parte della Provincia di Imperia, per agevolazioni tariffarie. Ne consegue un corrispettivo chilometrico nell'ordine di € 2,70/bus-km per l'intera durata dell'affidamento quinquennale (oggetto di revisione in ipotesi di successivo rinnovo contrattuale).

Il servizio viene affidato a titolo di concessione "net cost", per cui all'impresa affidataria competono i ricavi da traffico corrisposti dall'utenza, sulla base del sistema tariffario in essere (che prevede un prezzo di € 1,50 per il biglietto ordinario, nonché abbonamenti, ordinari e ridotti, settimanali, mensili e annuali).



All'impresa affidataria sarà demandato il compito di subaffidare, in modo anche progressivo e per più lotti, almeno il 10% del servizio (ossia non meno di 537.223 bus-km annui) ad altri operatori, sulla base di contratti "gross cost", aggiudicati attraverso procedure realizzate nel rispetto del codice dei contratti pubblici.

Obiettivo dell'impresa è inoltre verificare e valutare le condizioni per replicare il servizio a chiamata attualmente erogato in Valle Arroscia in altri ambiti a domanda debole utilizzando un analogo modello di esercizio. Il servizio a chiamata della Valle Arroscia è sostanzialmente la sostituzione, in alcune fasce orarie e per alcune linee marginali, delle corse di linea con corse erogate in caso di prenotazione.

Nel periodo di esercizio invernale sono garantite dal servizio di linea tutte le corse del trasporto scolastico (collegamenti per ingresso e uscita dai plessi scolastici per Mendatica, Cosio D'Arroscia e Montegrosso Pian Latte, Rezzo, Armo, Vessalico, Aquila d'Arroscia, Ranzo, Borghetto) e della linea portante Pieve di Teco – Albenga. Nelle fasce orarie di morbida e serali (dalle 8.30 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 19.00) i collegamenti tra i vari ambiti della valle sono garantiti da un sistema di servizi a chiamata.

Nel periodo estivo il servizio di linea è garantito esclusivamente dalla linea 34 con l'esclusione delle diramazioni per le Frazioni di Borghetto ed Aquila d'Arroscia, mentre le linee 35, 36 e 37 sono gestite interamente con servizi a chiamata.

Le prenotazioni e l'organizzazione del servizio sono gestite tramite un call-center di Riviera Trasporti S.p.A. Le prenotazioni devono pervenire entro le ore 14.00 del giorno feriale precedente l'effettuazione del servizio (domenica esclusa).



#### 4.5. La disciplina dei beni strumentali

La classificazione dei beni strumentali, in conformità alle indicazioni della del. ART 154/2019, distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali.

Sono definiti essenziali i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

1. condivisibilità;
2. non sostituibilità;
3. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili;
4. dominanza.

Sono definiti indispensabili i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

1. non condivisibilità,
2. non sostituibilità,
3. non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono definiti commerciali i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.



Come anticipato nel [par. 4.3.](#), la flotta destinata al servizio di TPL al 31/12/2023 è composto da 116 autobus, di cui 47 urbani e 69 interurbani, con un'età media di 11,26 anni ed appartenenti a diverse classi ambientali.

Dei suddetti autobus, 5 urbani e 4 interurbani sono di proprietà, rispettivamente, del Comune di Imperia e della Provincia di Imperia, mentre gli altri sono di proprietà aziendale.

La valutazione relativa all'indispensabilità del materiale rotabile è stata condotta tenendo conto del numero di mezzi ritenuti necessari per effettuare il servizio, dei tempi di avvio del nuovo contratto e della duplicabilità a costi (e con modalità) sostenibili.

Accanto al criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, la classificazione ha tenuto conto anche dell'adeguatezza tecnica del materiale rotabile nonché dei finanziamenti pubblici per essi ricevuti.

Alla luce dei criteri sopra richiamati, tutto il materiale rotabile come sopra identificato è stato valutato come indispensabile. Si tratta, infatti, di beni non condivisibili perché di essi è possibile solo l'uso esclusivo e, comunque, non duplicabili a costi e con modalità sostenibili.

Per quanto riguarda il titolo di disponibilità, il materiale rotabile di proprietà degli Enti Locali è messo a disposizione dell'affidatario mediante comodato d'uso gratuito; per quelli già di proprietà aziendale, non è necessario adottare specifiche misure per garantirne la disponibilità, in quanto già esistente.

Nel corso dell'affidamento, è previsto il rinnovo di parte del materiale rotabile, fruendo, in particolare, di cofinanziamenti locali, regionali o statali, già assentiti per € 5,4 milioni, che, integrati con una quota di



finanziamento aziendale nell'ordine di € 220.000, consentiranno l'acquisto di n. 17 nuovi autobus, di cui 11 elettrici e 6 a gasolio EURO 6.

Oltre alla flotta, i beni strumentali comprendono un complesso di infrastrutture formato, in particolare, da n. 3 depositi (a Imperia, Sanremo e Ventimiglia) e n. 1 autostazione (a Sanremo).

I depositi sono di proprietà aziendale, mentre l'autostazione è di proprietà del Comune di Sanremo e in uso a RT.

Tali beni sono classificati come essenziali in quanto, seppure non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, gli stessi devono essere considerati potenzialmente condivisibili, non richiedendo un uso esclusivo per il gestore.

Peraltro, i depositi di Sanremo e Ventimiglia hanno formato oggetto di dismissione in conformità al piano concordatario, con loro sostituzione con soluzioni alternative (a Sanremo in locazione, presumibilmente in Valle Armea a decorrere dal 2027, e a Ventimiglia in un'area già individuata).

Ai fini dell'allestimento dei nuovi depositi sono previsti investimenti nell'ordine di € 1,1 milioni, di cui € 400.000 cofinanziati con fondi PNSMS e € 100.000 (oltre IVA) con un contributo straordinario della Provincia di Imperia.

Trattandosi di affidamento al precedente gestore, non sussistono questioni relative al trasferimento dei beni e/o all'adozione delle misure necessarie per la loro messa a disposizione.



#### 4.6. La disciplina del personale

Come anticipato nel par. 4.3., il personale dedicato al servizio di TPL consta, al 31/12/2023, di n. 281 unità.

Sebbene l'affidamento preveda una lieve diminuzione della produzione chilometrica (nell'ordine del 10%), si ritiene che l'attuale organico sia necessario per garantire appropriati standard di qualità e regolarità del complessivo servizio di TPL, ferma restando la possibilità di trasferire ai subaffidatari il contingente di personale necessario alla gestione dei subaffidamenti.

Anche in questo caso, trattandosi di affidamento al precedente gestore, non sussistono questioni relative al trasferimento di personale da altri gestori, in applicazione di un'eventuale clausola sociale.

#### 4.7. Gli obiettivi del contratto di servizio

Attraverso l'affidamento, si intende perseguire l'obiettivo di miglioramento complessivo del servizio di TPL, con particolare riguardo, per un verso, al livello di qualità offerto all'utenza e, per altro verso, al livello di economicità della gestione, partendo da una situazione in cui entrambi gli aspetti risultano carenti, a causa del mancato adeguamento nel tempo delle condizioni contrattuali definite in occasione del precedente affidamento competitivo effettuato nel 2002 e dei perduranti effetti della pandemia da Covid-19.



Come sintetizzato in Tab. 30 e dettagliato in [All. F\)](#), si prevede un recupero e progressivo incremento del load factor (rapporto tra utenti-km e posti-km), che sintetizza le condizioni di efficacia quali-quantitativa del servizio, ma, altresì, un graduale miglioramento della qualità percepita del servizio di TPL da parte dell'utenza (misurabile attraverso apposite indagini di customer satisfaction). All'aumento dell'utenza corrisponde una contrazione del costo operativo per utente e, nel contempo, unitamente alle azioni di contrasto dell'evasione, un innalzamento dell'incidenza dei ricavi da traffico. Da ultimo, non per importanza, per effetto di congrui livelli di produttività, si prevede un miglioramento delle condizioni di economicità della gestione, con un progressivo incremento del valore aggiunto per addetto.

Oltre a quanto precede, in un apposito allegato al contratto di servizio saranno individuate e fissate le condizioni minime di qualità del servizio, con i relativi indicatori, i target attesi e gli standard da rispettare, le modalità di rilevazione, monitoraggio e rendicontazione e, in un'apposita sezione, il corrispondente sistema di penali. In conformità alle del. ART 154/2019 e 53/2024, tali condizioni minime riguarderanno una serie di fattori di qualità, comprendenti: l'integrazione modale; la conformità del materiale rotabile; la regolarità, puntualità e affidabilità del servizio; l'accessibilità commerciale; il contrasto all'evasione; l'accessibilità di mezzi e infrastrutture al pubblico; la sostenibilità ambientale; l'informazione all'utenza; la trasparenza; la pulizia e il comfort di mezzi e infrastrutture; la sicurezza del viaggio e del viaggiatore.



Tab. 30 – Gli obiettivi e indicatori (selezione)

<b>Obiettivi e indicatori (selezione)</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
<b>Efficienza tecnica</b>					
Produttività personale addetto all'esercizio	22.861	22.861	22.861	22.861	22.861
Produttività flotta aziendale	46.312	46.312	46.312	46.312	46.312
<b>Efficienza economica</b>					
Costo operativo chilometrico	3,53	3,59	3,68	3,75	3,82
Costo operativo per utente	4,34	4,24	4,14	3,98	3,79
<b>Efficacia quali-quantitativa</b>					
Load factor	19,22%	19,99%	20,99%	22,25%	23,80%
Valutazione complessiva customer satisfaction	70%	72%	75%	77%	80%
<b>Economicità</b>					
Incidenza ricavi da traffico	18%	19%	19%	20%	21%
Valore aggiunto per addetto	58.781	60.073	60.624	61.340	62.222



#### 4.8. Il piano economico-finanziario

Il PEF simulato è stato elaborato in conformità alle disposizioni di cui alla del. ART 154/2019 e s.m.i. e sulla base degli schemi regolatori di cui all'annesso 5, al fine di consentire la determinazione (più propriamente la verifica di congruità) del corrispettivo contrattuale per lo svolgimento degli obblighi di servizio oggetto dell'affidamento e la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio per tutta la durata dell'affidamento.

Gli schemi sono stati articolati per tutti gli anni di durata contrattuale (2025-2029), considerando un unico lotto della dimensione di 5.372.228,01 bus-km.

Per la predisposizione del PEF sono state formulate specifiche ipotesi di lavoro in ordine alle variabili macroeconomiche e congiunturali, operative ed economico-finanziarie, come anticipato nel precedente [par. 3.5.](#) e nella Tab. 19, cui si rinvia.

Per migliore espressione degli effetti economico-patrimoniali dell'affidamento, gli schemi di conto economico e stato patrimoniale sono predisposti sia in versione regolatoria che previsionale (ossia secondo schemi riclassificati aderenti a quelli che compongono il bilancio d'esercizio).

Per completezza, i suddetti schemi nonché quelli di rendiconto finanziario e di piano finanziario regolatorio simulato sono predisposti con riferimento sia alla situazione (iniziale) di integrale affidamento del servizio a RT (Tab. 31), sia alla situazione (programmata) di subaffidamento da parte della stessa di almeno il 10% del servizio ad altri operatori (Tab. 32), in conformità all'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009.



In entrambi i casi, il PEF simulato evidenzia, per un verso, la congruità del corrispettivo contrattuale rispetto alla produzione chilometrica oggetto di affidamento alle condizioni ipotizzate e, per altro verso, l'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio per l'intera sua durata.

*Tab. 31 – Il PEF simulato relativo all'integrale affidamento del servizio*

Schema 1A - Conto Economico Regolatorio		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206
<b>1</b>	<b>Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP</b>	<b>6.299.306</b>	<b>6.467.510</b>	<b>6.686.176</b>	<b>6.961.694</b>	<b>7.302.418</b>
<b>2</b>	<b>Effetti positivi di rete indotti</b>	-	-	-	-	-
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.474.591	2.485.969	2.578.417	2.631.960	2.686.618
3.b	Costi per servizi di terzi	1.721.497	1.724.921	1.771.362	1.801.181	1.834.850
3.c	Costi per godimento beni di terzi	65.000	125.000	185.000	185.000	185.000
3.d	Costo del personale	14.170.672	14.454.085	14.743.167	15.038.030	15.338.791
3.d.i	<i>di cui: personale operativo (di guida)</i>	<i>11.603.163</i>	<i>11.835.227</i>	<i>12.071.931</i>	<i>12.313.370</i>	<i>12.559.637</i>
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ...	74.520	25.257	24.474	23.715	22.980
3.f	Oneri diversi di gestione	449.167	449.167	449.167	449.167	449.167
<b>3</b>	<b>Totale costi operativi (al netto dei costi capitalizzati)</b>	<b>18.955.448</b>	<b>19.264.399</b>	<b>19.751.588</b>	<b>20.129.054</b>	<b>20.517.407</b>
<b>4 = 1+2-3</b>	<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>-12.656.141</b>	<b>-12.796.889</b>	<b>-13.065.412</b>	<b>-13.167.360</b>	<b>-13.214.989</b>
5	Ammortamenti e svalutazioni di investimenti autofinanziati	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
<b>6 = 4-5</b>	<b>Risultato operativo netto (EBIT)</b>	<b>-13.269.175</b>	<b>-13.436.890</b>	<b>-13.753.596</b>	<b>-13.900.255</b>	<b>-13.989.530</b>
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	-	-	-	-	-



Schema 1B - Conto Economico Previsionale		2025	2026	2027	2028	2029
1.1	Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211
1.2	Corrispettivi contrattuali	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche (incl. contrib. in c/impianti)	2.997.550	3.225.675	3.419.425	3.600.675	3.769.425
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
2	Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>21.654.955</b>	<b>22.051.284</b>	<b>22.463.699</b>	<b>22.920.467</b>	<b>23.429.941</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.474.591	2.485.969	2.578.417	2.631.960	2.686.618
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	74.520	25.257	24.474	23.715	22.980
4.3	Costi per servizi di terzi	1.721.497	1.724.921	1.771.362	1.801.181	1.834.850
4.4	Costi per godimento beni di terzi	65.000	125.000	185.000	185.000	185.000
4.5	Oneri diversi di gestione	449.167	449.167	449.167	449.167	449.167
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>4.784.776</b>	<b>4.810.314</b>	<b>5.008.421</b>	<b>5.091.023</b>	<b>5.178.616</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>16.870.179</b>	<b>17.240.970</b>	<b>17.455.278</b>	<b>17.829.444</b>	<b>18.251.325</b>
6	Costo del personale	14.170.672	14.454.085	14.743.167	15.038.030	15.338.791
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>18.955.448</b>	<b>19.264.399</b>	<b>19.751.588</b>	<b>20.129.054</b>	<b>20.517.407</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>2.699.507</b>	<b>2.786.884</b>	<b>2.712.111</b>	<b>2.791.413</b>	<b>2.912.534</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	1.606.378	1.861.470	2.103.403	2.329.363	2.539.759
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.093.129</b>	<b>925.414</b>	<b>608.708</b>	<b>462.050</b>	<b>372.775</b>
12	Oneri finanziari netti	306.214	340.804	327.172	313.540	299.908
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>786.915</b>	<b>584.610</b>	<b>281.536</b>	<b>148.510</b>	<b>72.867</b>
14	Oneri tributari	219.549	163.106	78.549	41.434	20.330
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>567.366</b>	<b>421.504</b>	<b>202.988</b>	<b>107.076</b>	<b>52.537</b>



Schema 2A - Stato Patrimoniale Regolatorio		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Immobilizzazioni immateriali	197.079	178.079	159.079	140.079	121.079
1.b	Immobilizzazioni materiali ...	10.272.948	10.196.604	10.082.760	9.837.666	9.567.573
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati</i>	8.611.439	8.501.439	8.391.439	8.281.439	8.171.439
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinario autofinanziato</i>	1.458.473	1.492.129	1.488.285	1.353.191	1.193.097
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato (inclusi beni in leasing)</i>	1.316.579	1.283.730	1.164.631	1.021.861	836.984
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>	104.073	104.073	104.073	104.073	104.073
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>	98.963	98.963	98.963	98.963	98.963
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>10.470.027</b>	<b>10.374.683</b>	<b>10.241.839</b>	<b>9.977.746</b>	<b>9.688.652</b>
2.a	Rimanenze	814.741	789.484	765.010	741.295	718.315
2.b	Crediti	5.886.792	5.485.905	5.146.569	4.866.278	4.643.604
2.b.i	di cui: commerciali	1.341.376	1.395.031	1.464.783	1.552.670	1.661.357
2.b.ii	di cui: altri crediti	4.545.416	4.090.874	3.681.787	3.313.608	2.982.247
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>6.701.533</b>	<b>6.275.389</b>	<b>5.911.579</b>	<b>5.607.572</b>	<b>5.361.918</b>
3.a	Debiti	9.782.350	7.376.731	7.121.899	6.867.448	6.613.389
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	2.515.998	374.017	382.642	391.466	400.493
<b>3</b>	<b>Totale debiti</b>	<b>9.782.350</b>	<b>7.376.731</b>	<b>7.121.899</b>	<b>6.867.448</b>	<b>6.613.389</b>
<b>4=1+2-3</b>	<b>Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>7.389.210</b>	<b>9.273.341</b>	<b>9.031.520</b>	<b>8.717.870</b>	<b>8.437.181</b>



Schema 2B - Stato Patrimoniale Previsionale		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Immobilizzazioni immateriali	197.079	178.079	159.079	140.079	121.079
1.b	Immobilizzazioni materiali	15.606.461	16.308.648	15.879.586	15.838.023	14.702.711
1.c	Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>15.803.540</b>	<b>16.486.727</b>	<b>16.038.665</b>	<b>15.978.102</b>	<b>14.823.790</b>
2.a	Rimanenze	814.741	789.484	765.010	741.295	718.315
2.b	Crediti	5.886.792	5.485.905	5.146.569	4.866.278	4.643.604
2.c	Attività finanziarie	-	-	-	-	-
2.d	Disponibilità liquide	2.932.667	1.941.013	1.862.068	2.488.149	2.564.313
2.e	Ratei e risconti attivi	107.200	109.345	111.531	113.762	116.037
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>9.741.400</b>	<b>8.325.747</b>	<b>7.885.179</b>	<b>8.209.484</b>	<b>8.042.269</b>
<b>3=1+2</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>25.544.940</b>	<b>24.812.474</b>	<b>23.923.844</b>	<b>24.187.586</b>	<b>22.866.059</b>
4.a	Debiti di funzionamento	2.966.270	833.294	851.105	869.298	887.881
4.b	Debiti di finanziamento a breve termine	-	-	-	-	-
4.c	Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	667.997	742.441	707.511	724.455	634.525
<b>4</b>	<b>Totale passivo corrente</b>	<b>3.634.267</b>	<b>1.575.736</b>	<b>1.558.615</b>	<b>1.593.753</b>	<b>1.522.406</b>
<b>5=2-4</b>	<b>Capitale circolante netto</b>	<b>6.107.133</b>	<b>6.750.011</b>	<b>6.326.564</b>	<b>6.615.731</b>	<b>6.519.863</b>
6.a	Fondi per rischi e oneri	2.902.715	3.353.655	2.808.783	2.991.913	2.711.497
6.b	TFR	2.813.428	2.869.697	2.927.091	2.985.633	3.045.345
6.c	Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	6.816.080	6.543.437	6.270.794	5.998.151	5.725.508
6.d	Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	6.011.976	6.681.972	6.367.596	6.520.096	5.710.724
<b>6</b>	<b>Totale passivo non corrente</b>	<b>18.544.199</b>	<b>19.448.761</b>	<b>18.374.263</b>	<b>18.495.793</b>	<b>17.193.074</b>
<b>7=4.b+6.c</b>	<b>Totale passivo finanziario</b>	<b>6.816.080</b>	<b>6.543.437</b>	<b>6.270.794</b>	<b>5.998.151</b>	<b>5.725.508</b>
<b>8=4+6</b>	<b>Totale passivo</b>	<b>22.178.466</b>	<b>21.024.497</b>	<b>19.932.878</b>	<b>20.089.545</b>	<b>18.715.480</b>
<b>9=3-8</b>	<b>Patrimonio netto</b>	<b>3.366.474</b>	<b>3.787.978</b>	<b>3.990.965</b>	<b>4.098.041</b>	<b>4.150.578</b>



Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2025	2026	2027	2028	2029	Rif. incrociati	
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418	Schema1	
B	Effetti positivi di rete indotti *	-	-	-	-	-	Schema1	
<b>C=A+B</b>	<b>ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE</b>	<b>6.299.306</b>	<b>6.467.510</b>	<b>6.686.176</b>	<b>6.961.694</b>	<b>7.302.418</b>		
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	19.568.482	19.904.401	20.439.772	20.861.949	21.291.948	Schema1:3+5	
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	7.389.210	9.273.341	9.031.520	8.717.870	8.437.181	Schema2:4	
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN	8,47%	8,47%	8,47%	8,47%	8,47%	ValoreART (del.32/2024)	
G=F*E	Remunerazione del capitale investito	625.866	785.452	764.970	738.404	714.629		
<b>H=D+G</b>	<b>USCITE + UTILE RAGIONEVOLE</b>	<b>20.194.348</b>	<b>20.689.853</b>	<b>21.204.742</b>	<b>21.600.352</b>	<b>22.006.577</b>		
<b>I=H-C</b>	<b>EFFETTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>13.895.041</b>	<b>14.222.342</b>	<b>14.518.566</b>	<b>14.638.658</b>	<b>14.704.159</b>		
<b>L=C+I</b>	<b>ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE</b>	<b>20.194.348</b>	<b>20.689.853</b>	<b>21.204.742</b>	<b>21.600.352</b>	<b>22.006.577</b>		
<b>M</b>	<b>VAN L</b>	<b>83.076.552</b>						
<b>N</b>	<b>VAN H</b>	<b>83.076.552</b>						
<b>O</b>	<b>VAN I</b>	<b>56.641.130</b>						
<b>P</b>	<b>COMPENSAZIONE COSTANTE</b>	<b>14.362.305</b>						
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	-467.263	-139.962	156.262	276.354	341.854		
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO								
G	M = N						SI	
H	VAN Q = 0						SI	
I	WACC = TIR						SI	



Schema 4 - Rendiconto Finanziario		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Incassi da tariffa	4.179.346	4.346.520	4.563.846	4.837.676	5.176.314
1.b	Incassi da corrispettivo	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.c	Altri incassi	2.628.692	2.607.331	2.946.839	3.071.651	3.215.322
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	2.083.993	2.093.575	2.171.431	2.216.522	2.262.553
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	2.235.665	2.299.088	2.405.529	2.435.348	2.469.017
1.f	Pagamenti al personale	13.394.101	13.661.983	13.935.223	14.213.928	14.498.206
1.g	Altri pagamenti	9.634.944	4.460.969	2.704.001	2.144.003	2.896.809
1.h	Imposte sul reddito pagate	61.792	219.549	163.106	163.106	78.549
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>-6.240.153</b>	<b>-1.419.010</b>	<b>493.698</b>	<b>1.098.725</b>	<b>548.807</b>
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-	300.000	300.000	200.000	200.000
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	1.880.000	1.000.000	-	-	-
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>1.880.000</b>	<b>700.000</b>	<b>-300.000</b>	<b>-200.000</b>	<b>-200.000</b>
3.a	Incremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-
3.b	Decremento mezzi di terzi	10.200.000	272.643	272.643	272.643	272.643
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-
3.d	Decremento mezzi propri	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>-10.200.000</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle Disponibilità Liquide</b>	<b>-14.560.153</b>	<b>-991.653</b>	<b>-78.945</b>	<b>626.081</b>	<b>76.164</b>



Tab. 32 – Il PEF simulato con subaffidamento di almeno il 10% del servizio

Schema 1A - Conto Economico Regolatorio		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206	2.094.206
<b>1</b>	<b>Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP</b>	<b>6.299.306</b>	<b>6.467.510</b>	<b>6.686.176</b>	<b>6.961.694</b>	<b>7.302.418</b>
<b>2</b>	<b>Effetti positivi di rete indotti</b>	-	-	-	-	-
3.a	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.101.905	2.111.569	2.190.095	2.235.573	2.282.000
3.b	Costi per servizi di terzi	2.904.737	2.996.283	3.045.309	3.071.251	3.100.543
3.c	Costi per godimento beni di terzi	65.000	125.000	185.000	185.000	185.000
3.d	Costo del personale	13.362.944	13.630.203	13.902.807	14.180.863	14.464.480
3.d.i	<i>di cui: personale operativo (di guida)</i>	<i>10.941.783</i>	<i>11.160.619</i>	<i>11.383.831</i>	<i>11.611.508</i>	<i>11.843.738</i>
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	67.068	22.731	22.027	21.344	20.682
3.f	Oneri diversi di gestione	449.167	449.167	449.167	449.167	449.167
<b>3</b>	<b>Totale costi operativi (al netto dei costi capitalizzati)</b>	<b>18.950.821</b>	<b>19.334.954</b>	<b>19.794.404</b>	<b>20.143.199</b>	<b>20.501.873</b>
<b>4 = 1+2-3</b>	<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>-12.651.515</b>	<b>-12.867.443</b>	<b>-13.108.228</b>	<b>-13.181.505</b>	<b>-13.199.455</b>
5	Ammortamenti e svalutazioni di investimenti autofinanziati	613.034	640.001	688.184	732.895	774.541
<b>6 = 4-5</b>	<b>Risultato operativo netto (EBIT)</b>	<b>-13.264.549</b>	<b>-13.507.445</b>	<b>-13.796.413</b>	<b>-13.914.400</b>	<b>-13.973.996</b>
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP	-	-	-	-	-



Schema 1B - Conto Economico Previsionale		2025	2026	2027	2028	2029
1.1	Ricavi da traffico	4.205.100	4.373.304	4.591.969	4.867.487	5.208.211
1.2	Corrispettivi contrattuali	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche	2.997.550	3.225.675	3.419.425	3.600.675	3.769.425
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
2	Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>21.654.955</b>	<b>22.051.284</b>	<b>22.463.699</b>	<b>22.920.467</b>	<b>23.429.941</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.101.905	2.111.569	2.190.095	2.235.573	2.282.000
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	67.068	22.731	22.027	21.344	20.682
4.3	Costi per servizi di terzi (incluso subaffidamento)	2.904.737	2.996.283	3.045.309	3.071.251	3.100.543
4.4	Costi per godimento beni di terzi	65.000	125.000	185.000	185.000	185.000
4.5	Oneri diversi di gestione	449.167	449.167	449.167	449.167	449.167
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>5.587.878</b>	<b>5.704.751</b>	<b>5.891.597</b>	<b>5.962.336</b>	<b>6.037.393</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>16.067.077</b>	<b>16.346.533</b>	<b>16.572.102</b>	<b>16.958.132</b>	<b>17.392.549</b>
6	Costo del personale	13.362.944	13.630.203	13.902.807	14.180.863	14.464.480
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>18.950.821</b>	<b>19.334.954</b>	<b>19.794.404</b>	<b>20.143.199</b>	<b>20.501.873</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>2.704.134</b>	<b>2.716.330</b>	<b>2.669.295</b>	<b>2.777.269</b>	<b>2.928.069</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	1.606.378	1.861.470	2.103.403	2.329.363	2.564.759
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.097.756</b>	<b>854.860</b>	<b>565.892</b>	<b>447.905</b>	<b>363.309</b>
12	Oneri finanziari netti	306.214	340.804	327.172	313.540	299.908
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>791.542</b>	<b>514.056</b>	<b>238.720</b>	<b>134.366</b>	<b>63.402</b>
14	Oneri tributari	220.840	143.422	66.603	37.488	17.689
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>570.702</b>	<b>370.635</b>	<b>172.117</b>	<b>96.878</b>	<b>45.713</b>



Schema 2A - Stato Patrimoniale Regolatorio		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Immobilizzazioni immateriali	197.079	178.079	159.079	140.079	121.079
1.b	Immobilizzazioni materiali ...	10.272.948	10.196.604	10.082.760	9.837.666	9.567.573
1.b.i	<i>di cui: terreni e fabbricati</i>	8.611.439	8.501.439	8.391.439	8.281.439	8.171.439
1.b.ii	<i>di cui: impianti e macchinario autofinanziato</i>	1.458.473	1.492.129	1.488.285	1.353.191	1.193.097
1.b.ii.1	<i>di cui: materiale rotabile autofinanziato (inclusi beni in leasing)</i>	1.316.579	1.283.730	1.164.631	1.021.861	836.984
1.b.iii	<i>di cui: attrezzature industriali e commerciali</i>	104.073	104.073	104.073	104.073	104.073
1.b.iv	<i>di cui: altre</i>	98.963	98.963	98.963	98.963	98.963
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>10.470.027</b>	<b>10.374.683</b>	<b>10.241.839</b>	<b>9.977.746</b>	<b>9.688.652</b>
2.a	Rimanenze	774.004	750.010	726.760	704.230	682.399
2.b	Crediti	5.886.792	5.485.905	5.146.569	4.866.278	4.643.604
2.b.i	di cui: commerciali	1.341.376	1.395.031	1.464.783	1.552.670	1.661.357
2.b.ii	di cui: altri crediti	4.545.416	4.090.874	3.681.787	3.313.608	2.982.247
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>6.660.796</b>	<b>6.235.915</b>	<b>5.873.329</b>	<b>5.570.508</b>	<b>5.326.003</b>
3.a	Debiti	9.989.989	7.617.681	7.355.482	7.020.860	6.929.264
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	2.692.118	482.166	487.657	460.551	542.973
<b>3</b>	<b>Totale debiti</b>	<b>9.989.989</b>	<b>7.617.681</b>	<b>7.355.482</b>	<b>7.020.860</b>	<b>6.929.264</b>
<b>4=1+2-3</b>	<b>Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio</b>	<b>7.140.834</b>	<b>8.992.917</b>	<b>8.759.687</b>	<b>8.527.393</b>	<b>8.085.391</b>



Schema 2B - Stato Patrimoniale Previsionale		2025	2026	2027	2028	2029
1.a	Immobilizzazioni immateriali	197.079	178.079	159.079	140.079	121.079
1.b	Immobilizzazioni materiali	15.606.461	16.145.562	15.403.198	15.204.502	13.967.575
1.c	Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>15.803.540</b>	<b>16.323.641</b>	<b>15.562.277</b>	<b>15.344.581</b>	<b>14.088.654</b>
2.a	Rimanenze	774.004	750.010	726.760	704.230	682.399
2.b	Crediti	5.886.792	5.485.905	5.146.569	4.866.278	4.643.604
2.c	Attività finanziarie	-	-	-	-	-
2.d	Disponibilità liquide	2.639.400	1.746.912	1.675.861	2.239.335	2.307.882
2.e	Ratei e risconti attivi	117.921	120.279	122.685	125.138	127.641
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>9.418.116</b>	<b>8.103.106</b>	<b>7.671.875</b>	<b>7.934.980</b>	<b>7.761.526</b>
<b>3=1+2</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>25.221.656</b>	<b>24.426.747</b>	<b>23.234.152</b>	<b>23.279.562</b>	<b>21.850.180</b>
4.a	Debiti di funzionamento	3.173.909	1.074.244	1.084.688	1.022.709	1.203.756
4.b	Debiti di finanziamento a breve termine	-	-	-	-	-
4.c	Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	601.198	668.197	636.760	652.010	571.072
<b>4</b>	<b>Totale passivo corrente</b>	<b>3.775.106</b>	<b>1.742.441</b>	<b>1.721.447</b>	<b>1.674.719</b>	<b>1.774.828</b>
<b>5=2-4</b>	<b>Capitale circolante netto</b>	<b>5.643.010</b>	<b>6.360.665</b>	<b>5.950.427</b>	<b>6.260.261</b>	<b>5.986.697</b>
6.a	Fondi per rischi e oneri	2.699.525	3.118.899	2.612.168	2.782.479	2.521.692
6.b	TFR	2.532.086	2.582.727	2.634.382	2.687.069	2.740.811
6.c	Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	6.816.080	6.543.437	6.270.794	5.998.151	5.725.508
6.d	Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	6.029.050	6.698.797	6.082.799	6.127.704	5.032.188
<b>6</b>	<b>Totale passivo non corrente</b>	<b>18.076.741</b>	<b>18.943.861</b>	<b>17.600.142</b>	<b>17.595.403</b>	<b>16.020.199</b>
<b>7=4.b+6.c</b>	<b>Totale passivo finanziario</b>	<b>6.816.080</b>	<b>6.543.437</b>	<b>6.270.794</b>	<b>5.998.151</b>	<b>5.725.508</b>
<b>8=4+6</b>	<b>Totale passivo</b>	<b>21.851.847</b>	<b>20.686.302</b>	<b>19.321.590</b>	<b>19.270.122</b>	<b>17.795.028</b>
<b>9=3-8</b>	<b>Patrimonio netto</b>	<b>3.369.809</b>	<b>3.740.445</b>	<b>3.912.562</b>	<b>4.009.440</b>	<b>4.055.152</b>



Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2025	2026	2027	2028	2029	Rif. incrociati
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	6.299.306	6.467.510	6.686.176	6.961.694	7.302.418	Schema 1
B	Effetti positivi di rete indotti *	-	-	-	-	-	Schema 1
<b>C=A+B</b>	<b>ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE</b>	<b>6.299.306</b>	<b>6.467.510</b>	<b>6.686.176</b>	<b>6.961.694</b>	<b>7.302.418</b>	
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	19.563.855	19.974.955	20.482.588	20.876.093	21.276.414	Schema 1: 3+5
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	7.140.834	8.992.917	8.759.687	8.527.393	8.085.391	Schema 2: 4
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	8,47%	8,47%	8,47%	8,47%	8,47%	Valore ART (del. 32/2024)
G=F*E	Remunerazione del capitale investito	604.829	761.700	741.945	722.270	684.833	
<b>H=D+G</b>	<b>USCITE + UTILE RAGIONEVOLE</b>	<b>20.168.684</b>	<b>20.736.655</b>	<b>21.224.534</b>	<b>21.598.364</b>	<b>21.961.246</b>	
<b>I=H-C</b>	<b>EFFETTO FINANZIARIO NETTO</b>	<b>13.869.378</b>	<b>14.269.145</b>	<b>14.538.358</b>	<b>14.636.670</b>	<b>14.658.828</b>	
<b>L=C+I</b>	<b>ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE</b>	<b>20.168.684</b>	<b>20.736.655</b>	<b>21.224.534</b>	<b>21.598.364</b>	<b>21.961.246</b>	
<b>M</b>	<b>VAN L</b>	<b>83.076.554</b>					
<b>N</b>	<b>VAN H</b>	<b>83.076.554</b>					
<b>O</b>	<b>VAN I</b>	<b>56.641.132</b>					
<b>P</b>	<b>COMPENSAZIONE COSTANTE</b>	<b>14.362.305</b>					
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	-492.927	-93.160	176.053	274.365	296.523	
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO							
G	M = N						SI
H	VAN Q = 0						SI
I	WACC = TIR						SI



<b>Schema 4 - Rendiconto Finanziario</b>	
1.a	Incassi da tariffa
1.b	Incassi da corrispettivo
1.c	Altri incassi
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi
1.f	Pagamenti al personale
1.g	Altri pagamenti
1.h	Imposte sul reddito pagate
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>
3.a	Incremento mezzi di terzi
3.b	Decremento mezzi di terzi
3.c	Incremento mezzi propri
3.d	Decremento mezzi propri
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle Disponibilità Liquide</b>

<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
4.179.346	4.346.520	4.563.846	4.837.676	5.176.314
14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
2.628.692	2.607.331	2.946.839	3.071.651	3.215.322
2.083.993	2.093.575	2.171.431	2.216.522	2.262.553
2.235.665	2.299.088	2.405.529	2.435.348	2.469.017
13.394.101	13.661.983	13.935.223	14.213.928	14.498.206
9.928.210	4.371.230	2.696.107	2.204.019	2.904.365
61.792	210.123	163.106	165.699	78.609
<b>-6.533.419</b>	<b>-1.319.845</b>	<b>501.592</b>	<b>1.036.116</b>	<b>541.190</b>
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	300.000	300.000	200.000	200.000
1.880.000	1.000.000	-	-	-
<b>1.880.000</b>	<b>700.000</b>	<b>-300.000</b>	<b>-200.000</b>	<b>-200.000</b>
-	-	-	-	-
10.200.000	272.643	272.643	272.643	272.643
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
<b>-10.200.000</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>
<b>-14.853.419</b>	<b>-892.488</b>	<b>-71.051</b>	<b>563.473</b>	<b>68.547</b>



## 4.9. La matrice dei rischi

Sebbene le ipotesi di lavoro accolte ai fini della pianificazione dell'affidamento siano particolarmente prudenziali, è necessario tenere conto dei rischi la cui eventuale manifestazione potrebbe indurre risultanze gestionali meno favorevoli rispetto a quelle prospettate.

Specificamente, come dettagliato in Tab. 33, i rischi considerati riguardano l'andamento della domanda, l'andamento dell'offerta, l'evoluzione normativa, gli eventuali contenziosi, le relazioni industriali, gli aspetti gestionali, la dinamica finanziaria e le eventuali cause di forza maggiore.

*Tab. 33 – La matrice dei rischi*

Cod.	Evento possibile fonte di rischio	Impatto sull'equilibrio finanziario del CdS	Allocazione		Livello di rischio		
			IA	EA	IA	EA	Totale
<b>a.1</b>	<b>RISCHI CONNESSI ALL'ANDAMENTO DELLA DOMANDA</b>						
a.1.1	Andamento della domanda, conseguente all'attuazione delle politiche di trasporto, differente da quello atteso e contabilizzato nel PEF	Valore dei ricavi da traffico a consuntivo differente rispetto a quanto previsto nel PEF	1		2,00		
a.1.2	Andamento della domanda, conseguente all'attuazione delle azioni di miglioramento della qualità erogata, differente da quanto previsto dal PEF		1		2,00		
a.1.3	Andamento della domanda, conseguente all'attuazione delle strategie di marketing, differente da quanto previsto dal PEF		1		2,00		
a.1.4	Andamento della domanda differente da quanto previsto dal PEF per inefficienze commerciali		1		2,00		
a.1.5	Andamento della domanda differente da quanto previsto dal PEF per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		1	1	3,00	3,00	
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO		<b>5</b>	<b>1</b>			
	SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO				<b>11,00</b>	<b>3,00</b>	<b>14,00</b>
	VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO				<b>2,20</b>	<b>3,00</b>	<b>2,33</b>



Cod.	Evento possibile fonte di rischio	Impatto sull'equilibrio finanziario del CdS	Allocazione		Livello di rischio		
			IA	EA	IA	EA	Totale
<b>a.2</b>	<b>RISCHI CONNESSI ALL'ANDAMENTO DELL'OFFERTA</b>						
a.2.1	Programmazione dell'offerta richiesta dall'EA differente da quanto previsto dal PEF	Variazione dei costi a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF	1	1	2,00	2,00	
a.2.2	Programmazione dell'offerta da parte dall'IA differente da quanto previsto dal PEF		1		2,00		
a.2.3	Programmazione dell'offerta da parte dall'EA inferiore a quanto richiesto dall'andamento della domanda		1	1	2,00	2,00	
a.2.4	Erogazione dell'offerta da parte dall'IA non conforme a quanto previsto dal PEF		1		2,00		
a.2.5	Andamento dei costi di accesso all'infrastruttura e servizi accessori praticato dal Gestore dell'Infrastruttura differente da quanto previsto dal PEF						
a.2.6	Andamento del costo del gasolio per trazione differente da quanto previsto dal PEF		1		5,00		
a.2.7	Andamento dei costi differente da quanto previsto dal PEF per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		1	1	3,00	3,00	
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO		<b>6</b>	<b>3</b>	<b>16,00</b> <b>2,67</b>	<b>7,00</b> <b>2,33</b>	<b>23,00</b> <b>2,56</b>
<b>b.1</b>	<b>RISCHI CONNESSI A EVOLUZIONI NORMATIVE</b>						
b.1.1	Politica tariffaria differente da quanto previsto dal PEF	Valore dei ricavi da traffico a consuntivo differente rispetto a quanto previsto nel PEF	1		2,00		
b.1.2	Introduzione di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del CdS e non previste dal PEF		1		2,00		
b.1.3	Introduzione/modifica di progetti di integrazione tariffaria e/o modale non previsti dal PEF		1		1,00		
b.1.4	Andamento dei costi differente da quanto previsto dal PEF per effetto di modifiche legislative o regolatorie	Variazione dei costi di gestione/di investimento rispetto a quanto previsto nel PEF	1	1	3,00	3,00	
b.1.5	Andamento dei costi differente da quanto previsto dal PEF per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi		1		1,00		
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>9</b> <b>1,80</b>	<b>3</b> <b>3,00</b>	<b>12</b> <b>2,00</b>



Cod.	Evento possibile fonte di rischio	Impatto sull'equilibrio finanziario del CdS	Allocazione		Livello di rischio		
			IA	EA	IA	EA	Totale
<b>b.2</b>	<b>RISCHI DERIVANTI DA CONTENZIOSI</b>						
b.2.1	Contenziosi con fornitori, utenti o dipendenti	Aumento dei costi di gestione rispetto a quanto previsto nel PEF	1		4,00		
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO		<b>1</b>		<b>4,00</b> <b>4,00</b>		<b>4,00</b> <b>4,00</b>
<b>b.3</b>	<b>RISCHI CONNESSI ALLE RELAZIONI INDUSTRIALI</b>						
b.3.1	Variazioni CCNL	Aumento dei costi di gestione rispetto a quanto previsto nel PEF	1		4,00		
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO		<b>1</b>		<b>4,00</b> <b>4,00</b>		<b>4,00</b> <b>4,00</b>
<b>b.4</b>	<b>RISCHI CONNESSI AGLI ASPETTI GESTIONALI</b>						
b.4.1	Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali	Aumento dei costi di gestione rispetto a quanto previsto nel PEF	1		1,00		
b.4.2	Effetti delle azioni per il recupero dell'evasione differenti da quanto previsto dal PEF	Valore dei ricavi da traffico a consuntivo differente rispetto a quanto previsto nel PEF	1		4,00		
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO		<b>2</b>		<b>5,00</b> <b>2,50</b>		<b>5,00</b> <b>2,50</b>
<b>b.5</b>	<b>RISCHI CONNESSI AGLI ASPETTI FINANZIARI</b>						
	Mancata/ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali	Valore dei ricavi a consuntivo differente rispetto a quanto previsto nel PEF					
b.5.1	· imputabile all'IA per aspetti procedurali e/o documentali		1		2,00		
b.5.2	· in altri casi		1		2,00		



Cod.	Evento possibile fonte di rischio	Impatto sull'equilibrio finanziario del CdS	Allocazione		Livello di rischio		
			IA	EA	IA	EA	Totale
b.5.3	Indicizzazione del prezzo del materiale rotabile maggiore di quanto previsto nel PEF	Aumento dei costi di investimento rispetto a quanto previsto nel PEF	1		3,00		
	Valore degli "Altri ricavi" inferiore a quanto previsto nel PEF	Valore dei ricavi a consuntivo inferiore rispetto a quanto previsto nel PEF					
b.5.4	· per responsabilità dell'EA chiaramente identificabile			1		2,00	
b.5.5	· negli altri casi		1		3,00		
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO		<b>4</b>	<b>1</b>	<b>10,00</b>	<b>2,00</b>	<b>12,00</b>
	SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO				<b>2,50</b>	<b>2,00</b>	<b>2,40</b>
	VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO						
<b>b.6</b>	<b>RISCHI CONNESSI A CAUSE DI FORZA MAGGIORE</b>	Valore dei ricavi a consuntivo inferiore e/o valore dei costi a consuntivo superiore rispetto a quanto previsto nel PEF					
b.6.1	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio per cause di forza maggiore indipendenti sia dall'EA sia dall'IA		1	1	3,00	3,00	
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3,00</b>	<b>3,00</b>	<b>6,00</b>
	SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO				<b>3,00</b>	<b>3,00</b>	<b>3,00</b>
	VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO						
	<b>TOTALE RISCHI</b>						
	NUMERO DI TIPOLOGIE DI EVENTO		<b>25</b>	<b>7</b>	<b>62,00</b>	<b>18,00</b>	<b>80,00</b>
	SOMMA DEI LIVELLI DI RISCHIO				<b>2,48</b>	<b>2,57</b>	<b>2,50</b>
	VALORE MEDIO DEL LIVELLO DI RISCHIO						



#### 4.10. Le motivazioni a sostegno dell'affidamento in house

Come anticipato (cfr. [par. 4.2.](#)), l'affidamento in house providing rappresenta, ai sensi della disciplina comunitaria e nazionale in materia, una modalità ordinaria di gestione del servizio di TPL e risulta pertanto pienamente legittima, ove, come nel caso di specie, ne ricorrano tutti i presupposti (proprietà interamente pubblica della società di gestione, controllo analogo sulla stessa da parte dell'Ente o degli Enti affidanti, svolgimento prevalente dell'attività nell'ambito dello specifico affidamento).

Inoltre, l'in house providing rappresenta un modello gestionale che risponde pienamente alla realtà locale, alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento, agli obiettivi di politica della mobilità ed ai vincoli di finanziamento pubblico definiti dall'Amministrazione Provinciale di Imperia.

La convenienza, anche economica, dell'affidamento in house alle condizioni prospettate è di immediata evidenza ove si consideri il costo standard del servizio.

Quest'ultimo, come noto, è stato definito con il d.m. MIT 157/2018, attraverso un dettagliato algoritmo che ha quali variabili rilevanti la velocità commerciale dei mezzi, le economie di scala legate alle dimensioni aziendali e i costi per l'ammodernamento della flotta. Così formulato, il costo standard non è un mero "costo medio" del servizio risultante da medie di dati eterogenei, talora poco significativi, ma, attraverso l'utilizzo delle variabili considerate, rappresenta un "costo efficiente", ossia definisce le condizioni operative che caratterizzano un'impresa efficiente. Ne consegue che la considerazione del costo standard risulta oltremodo significativa e decisiva, ai fini della valutazione della convenienza dell'affidamento.



Nel caso del servizio di TPL dell'ATO imperiese affidato a RT, l'applicazione della metodologia di cui al d.m. MIT 157/2018 conduce alla determinazione di un costo standard, riferito all'esercizio 2023, di € 4,38/bus-km (come anticipato nel [par. 3.3.](#) e dettagliato in Tab. 11).

Il confronto tra questo dato e il costo operativo chilometrico del prospettico affidamento a RT del servizio è già di per sé sufficiente per decretarne la convenienza. Quest'ultimo, infatti, tenendo conto della prevedibile dinamica inflattiva, è compreso, nel periodo 2025-2029, tra € 3,53/bus-km e € 3,82/bus-km (si veda la Tab. 30 riportata nel [par. 4.7.](#)), con uno scostamento iniziale positivo, ossia un maggiore livello di efficienza ed economicità, di quasi il 20% rispetto al costo standard.

L'indicata convenienza trova conferma ove si consideri il corrispettivo contrattuale, determinato, sulla base delle risorse pubbliche destinate al servizio, nell'ordine di € 2,70/bus-km (si vedano il [par. 4.4.](#) e, nel [par. 4.8.](#), il piano finanziario regolatorio simulato contenuto nelle Tabb. 31 e 32) in rapporto al corrispettivo correlato al costo standard, in attuazione dell'art. 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997, pari a € 2,85/bus-km. In altri termini, il corrispettivo contrattuale è di oltre il 5% inferiore rispetto a quello applicabile tenendo conto del costo standard del servizio, in conformità alla disciplina in materia (art. 17 d.lgs. 422/1997; art. 27, comma 8 bis, d.l. 50/2017, conv. in l. 96/2017; art. 14, comma 2, l.r. Liguria 33/2013).

Per completezza, è possibile osservare come a considerazioni analoghe si porrebbe ove si prendesse in considerazione anche il costo standard elaborato a livello regionale in seno al "Programma dei servizi di trasporto



pubblico regionale e locale” approvato con del. CR Liguria 7/2017 (sebbene precedentemente all’emanazione del richiamato d.m. MIT 157/2018 e sulla base di una differente metodologia).

In tal caso, infatti, il costo standard, attualizzato al 2023, può essere determinato in € 4,35/bus-km, con un corrispondente corrispettivo contrattuale di € 2,82/bus-km (come indicato nel precedente [par. 3.3.](#) e dettagliato in Tab. 12).

Qualora, in alternativa all’affidamento in house, l’Amministrazione Provinciale decidesse di procedere ad un affidamento competitivo o ad un partenariato pubblico-privato, dovrebbe necessariamente tenere conto del suddetto costo standard, determinato ai sensi del d.m. MIT 157/2018, tanto ai fini della legittimità dell’affidamento quanto per rendere appetibile l’operazione sul mercato, e difficilmente potrebbe conseguire condizioni più favorevoli.

Inoltre, la relazione collaborativa che nativamente si instaura tra l’Ente affidante e la società in house consente loro di affrontare e risolvere in modo consensuale, più efficace ed efficiente le evoluzioni, le esigenze e le problematiche gestionali che possono insorgere nel corso dell’affidamento.

Opportunità, quest’ultima, tendenzialmente preclusa ove ci si rapporti con un affidatario privato, in considerazione della potenziale divergenza di interessi rispetto a quelli dell’Amministrazione, che, in presenza di anomalie nel corso dell’affidamento, può indurre tensioni nel rapporto e sfociare in nocivi contenziosi, con possibili riflessi sia sull’economicità dell’affidamento sia sull’efficacia del servizio.



## 5. Il piano industriale aziendale

### 5.1. Le proiezioni economiche dei vari ambiti di attività

Sulla base dei presupposti ed orientamenti strategico-operativi accolti (cfr. [par. 3.4.](#)) e del PEF relativo al servizio di TPL (cfr. [par. 4.8.](#)), è possibile costruire il complessivo piano industriale 2025-2029 di RT.

Rinviando al precedente paragrafo per i dettagli relativi al servizio di TPL, si riportano, di seguito, in Tab. 34, le proiezioni economiche degli altri ambiti di attività:

- altri servizi di trasporto (scolastico, atipico, noleggio);
- attività di manutenzione e revisione veicoli c/terzi;
- altre attività.

Tali proiezioni sono costruite in modo estremamente prudente, al fine di assicurare performance effettive almeno pari a quelle prospettate. In particolare, relativamente sia ai servizi di trasporto ulteriori rispetto al TPL sia alle altre attività (inclusa la gestione di aree di sosta) non si tiene conto di eventuali affidamenti diretti in house providing da parte di Comuni (già o potenzialmente) soci, trattandosi di scelta di loro competenza, benché tale eventualità sia stata indicata come auspicabile nell'ambito dei possibili orientamenti strategici.

Nondimeno, si prevede che, nel complesso, i vari ambiti di attività migliorino progressivamente le proprie risultanze gestionali, contribuendo positivamente alle performance economico-finanziarie aziendali.



Tab. 34 – Le proiezioni economiche dei vari ambiti di attività

Conto Economico Previsionale Servizi di trasporto atipici e noleggi		2025	2026	2027	2028	2029
1.1	Ricavi delle vendite e prestazioni	855.120	872.222	889.667	907.460	925.609
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>855.120</b>	<b>872.222</b>	<b>889.667</b>	<b>907.460</b>	<b>925.609</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	155.143	158.246	161.411	164.639	167.932
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	-	-	-	-	-
4.3	Costi per servizi di terzi	69.631	71.024	72.444	73.893	75.371
4.4	Costi per godimento beni di terzi	-	-	-	-	-
4.5	Oneri diversi di gestione	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>237.774</b>	<b>242.270</b>	<b>246.855</b>	<b>251.532</b>	<b>256.303</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>617.346</b>	<b>629.953</b>	<b>642.812</b>	<b>655.928</b>	<b>669.306</b>
6	Costo del personale	592.800	604.656	616.749	629.084	641.666
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>830.574</b>	<b>846.926</b>	<b>863.604</b>	<b>880.616</b>	<b>897.969</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>24.546</b>	<b>25.297</b>	<b>26.062</b>	<b>26.844</b>	<b>27.641</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	43.562	40.591	37.823	35.244	32.841
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>-19.016</b>	<b>-15.295</b>	<b>-11.761</b>	<b>-8.400</b>	<b>-5.200</b>
12	Oneri finanziari netti	15.932	7.169	6.883	6.607	6.343
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>-34.948</b>	<b>-22.464</b>	<b>-18.643</b>	<b>-15.008</b>	<b>-11.543</b>
14	Oneri tributari	-742	-597	-459	-328	-203
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>-34.207</b>	<b>-21.868</b>	<b>-18.185</b>	<b>-14.680</b>	<b>-11.340</b>



<b>Conto Economico Previsionale Servizi di manutenzione e revisione</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.1	Ricavi delle vendite e prestazioni	346.120	353.042	360.103	367.305	374.651
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>346.120</b>	<b>353.042</b>	<b>360.103</b>	<b>367.305</b>	<b>374.651</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.919	3.998	4.078	4.159	4.242
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	-	-	-	-	-
4.3	Costi per servizi di terzi	23.618	24.090	24.572	25.063	25.564
4.4	Costi per godimento beni di terzi	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
4.5	Oneri diversi di gestione	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>31.537</b>	<b>32.088</b>	<b>32.649</b>	<b>33.222</b>	<b>33.807</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>314.583</b>	<b>320.955</b>	<b>327.454</b>	<b>334.083</b>	<b>340.845</b>
6	Costo del personale	292.240	298.085	304.046	310.127	316.330
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>323.777</b>	<b>330.172</b>	<b>336.696</b>	<b>343.350</b>	<b>350.137</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>22.343</b>	<b>22.870</b>	<b>23.407</b>	<b>23.956</b>	<b>24.515</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	8.867	8.611	8.362	8.121	7.887
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>13.477</b>	<b>14.259</b>	<b>15.045</b>	<b>15.834</b>	<b>16.628</b>
12	Oneri finanziari netti	5.270	2.372	2.277	2.186	2.098
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>8.206</b>	<b>11.887</b>	<b>12.768</b>	<b>13.649</b>	<b>14.529</b>
14	Oneri tributari	2.290	3.317	3.562	3.808	4.054
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>5.917</b>	<b>8.571</b>	<b>9.206</b>	<b>9.841</b>	<b>10.476</b>



Conto Economico Previsionale Altre attività		2025	2026	2027	2028	2029
1.1	Ricavi delle vendite e prestazioni	898.010	906.990	916.060	925.221	934.473
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	160.000	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>1.058.010</b>	<b>906.990</b>	<b>916.060</b>	<b>925.221</b>	<b>934.473</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	282.924	285.753	288.610	291.496	294.411
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	-	-	-	-	-
4.3	Costi per servizi di terzi	256.143	57.266	58.411	59.579	60.771
4.4	Costi per godimento beni di terzi	69.621	70.317	71.020	71.731	72.448
4.5	Oneri diversi di gestione	242.000	242.000	242.000	242.000	242.000
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>850.687</b>	<b>655.336</b>	<b>660.042</b>	<b>664.806</b>	<b>669.630</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>207.323</b>	<b>251.655</b>	<b>256.018</b>	<b>260.414</b>	<b>264.843</b>
6	Costo del personale	56.160	57.283	58.429	59.597	60.789
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>906.847</b>	<b>712.619</b>	<b>718.470</b>	<b>724.404</b>	<b>730.419</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>151.163</b>	<b>194.371</b>	<b>197.590</b>	<b>200.817</b>	<b>204.053</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	41.510	41.510	41.510	41.510	41.510
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>109.653</b>	<b>152.861</b>	<b>156.080</b>	<b>159.307</b>	<b>162.543</b>
12	Oneri finanziari netti	12.584	5.663	5.436	5.219	5.010
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>97.069</b>	<b>147.199</b>	<b>150.643</b>	<b>154.088</b>	<b>157.533</b>
14	Oneri tributari	27.082	41.068	42.029	42.991	43.952
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>69.987</b>	<b>106.130</b>	<b>108.614</b>	<b>111.098</b>	<b>113.582</b>



## 5.2. Le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali complessive

Consolidando i dati relativi ai vari ambiti di attività, è possibile elaborare le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali a livello aziendale complessivo per il periodo 2025-2029.

Per completezza, relativamente al servizio di TPL, vengono prese in considerazione sia la situazione (iniziale) di integrale affidamento del servizio a RT (Tab. 35), sia la situazione (programmata) di subaffidamento da parte della stessa di almeno il 10% del servizio ad altri operatori (Tab. 36), in conformità all'art. 4 bis del d.l. 78/2009, conv. in l. 102/2009. In entrambi i casi, le performance gestionali evidenziano congrui livelli di equilibrio economico, finanziario e patrimoniale, con, in particolare, un reddito netto medio per gli esercizi 2025-2029 nell'ordine di € 350.000, un Ebitda medio nell'ordine di € 2,9 milioni e un patrimonio netto che cresce progressivamente sino ad attestarsi ad oltre € 9,5 milioni.

La dinamica patrimoniale e finanziaria comprende anche i flussi relativi all'esecuzione del concordato preventivo, dimostrandone la concreta fattibilità. Specificamente, in Tab. 37 è riportata la dimostrazione di copertura dei fabbisogni di cassa operativi netti per il periodo 01/2025-07/2025 e per il successivo periodo 08/2025-07/2026 (come già determinati nella precedente Tab. 13; cfr. par. 3.4.).

Conseguentemente, il piano industriale predisposto dimostra la sostenibilità della proposta concordataria, il superamento della situazione di crisi e il conseguimento di congrui livelli di economicità della gestione, a sostegno della continuità aziendale.



*Tab. 35 – Le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali complessive (affidamento integrale)*

<b>Conto Economico Previsionale Aziendale (affidamento integrale)</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.1	Ricavi da traffico e altri ricavi delle vendite e prestazioni	6.304.350	6.505.559	6.757.799	7.067.473	7.442.945
1.2	Corrispettivi contrattuali	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche	2.997.550	3.225.675	3.419.425	3.600.675	3.769.425
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	250.000	90.000	90.000	90.000	90.000
2	Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>23.914.205</b>	<b>24.183.538</b>	<b>24.629.529</b>	<b>25.120.453</b>	<b>25.664.675</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.916.577	2.933.965	3.032.516	3.092.254	3.153.204
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	74.520	25.257	24.474	23.715	22.980
4.3	Costi per servizi di terzi	2.070.889	1.877.300	1.926.789	1.959.717	1.996.556
4.4	Costi per godimento beni di terzi	135.621	196.317	257.020	257.731	258.448
4.5	Oneri diversi di gestione	707.167	707.167	707.167	707.167	707.167
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>5.904.774</b>	<b>5.740.007</b>	<b>5.947.967</b>	<b>6.040.584</b>	<b>6.138.355</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>18.009.430</b>	<b>18.443.531</b>	<b>18.681.562</b>	<b>19.079.869</b>	<b>19.526.319</b>
6	Costo del personale	15.111.872	15.414.109	15.722.392	16.036.839	16.357.576
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>21.016.646</b>	<b>21.154.116</b>	<b>21.670.358</b>	<b>22.077.424</b>	<b>22.495.932</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>2.897.558</b>	<b>3.029.422</b>	<b>2.959.170</b>	<b>3.043.029</b>	<b>3.168.743</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	1.700.316	1.952.182	2.191.099	2.414.239	2.621.997
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.197.242</b>	<b>1.077.240</b>	<b>768.072</b>	<b>628.791</b>	<b>546.746</b>
12	Oneri finanziari netti	340.000	356.008	341.767	327.551	313.359
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>857.242</b>	<b>721.232</b>	<b>426.304</b>	<b>301.239</b>	<b>233.387</b>
14	Oneri tributari	248.179	206.895	123.682	87.905	68.133
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>609.063</b>	<b>514.337</b>	<b>302.622</b>	<b>213.334</b>	<b>165.254</b>



<b>Stato Patrimoniale Previsionale Aziendale (affidamento integrale)</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.a	Immobilizzazioni immateriali	211.088	191.939	172.794	153.652	134.512
1.b	Immobilizzazioni materiali	21.803.916	22.424.139	21.915.877	21.797.692	20.588.157
1.c	Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>22.015.003</b>	<b>22.616.078</b>	<b>22.088.671</b>	<b>21.951.343</b>	<b>20.722.669</b>
2.a	Rimanenze	882.612	857.355	832.881	809.166	786.186
2.b	Crediti	6.377.119	5.982.870	5.650.273	5.376.822	5.161.093
2.c	Attività finanziarie	-	-	-	-	-
2.d	Disponibilità liquide	2.091.498	1.276.150	1.377.586	2.188.137	2.452.869
2.e	Ratei e risconti attivi	118.819	120.963	123.150	125.381	127.656
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>9.470.049</b>	<b>8.237.339</b>	<b>7.983.891</b>	<b>8.499.505</b>	<b>8.527.804</b>
<b>3=1+2</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>31.485.052</b>	<b>30.853.417</b>	<b>30.072.561</b>	<b>30.450.848</b>	<b>29.250.473</b>
4.a	Debiti di funzionamento	3.447.516	1.322.537	1.348.487	1.374.967	1.401.986
4.b	Debiti di finanziamento a breve termine	-	-	-	-	-
4.c	Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	667.997	742.441	707.511	724.455	634.525
<b>4</b>	<b>Totale passivo corrente</b>	<b>4.115.513</b>	<b>2.064.978</b>	<b>2.055.998</b>	<b>2.099.422</b>	<b>2.036.511</b>
<b>5=2-4</b>	<b>Capitale circolante netto</b>	<b>5.354.536</b>	<b>6.172.361</b>	<b>5.927.892</b>	<b>6.400.083</b>	<b>6.491.293</b>
6.a	Fondi per rischi e oneri	2.838.146	3.289.086	2.744.214	2.927.344	2.646.929
6.b	TFR	3.116.048	3.172.317	3.229.711	3.288.253	3.347.965
6.c	Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	6.816.080	6.543.437	6.270.794	5.998.151	5.725.508
6.d	Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	6.011.976	6.681.972	6.367.596	6.520.096	5.710.724
<b>6</b>	<b>Totale passivo non corrente</b>	<b>18.782.250</b>	<b>19.686.812</b>	<b>18.612.314</b>	<b>18.733.844</b>	<b>17.431.125</b>
<b>7=4.b+6.c</b>	<b>Totale passivo finanziario</b>	<b>6.816.080</b>	<b>6.543.437</b>	<b>6.270.794</b>	<b>5.998.151</b>	<b>5.725.508</b>
<b>8=4+6</b>	<b>Totale passivo</b>	<b>22.897.764</b>	<b>21.751.791</b>	<b>20.668.313</b>	<b>20.833.266</b>	<b>19.467.637</b>
<b>9=3-8</b>	<b>Patrimonio netto</b>	<b>8.587.289</b>	<b>9.101.626</b>	<b>9.404.249</b>	<b>9.617.583</b>	<b>9.782.837</b>



<b>Rendiconto Finanziario Aziendale (affidamento integrale)</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.a	Incassi da tariffa e dalle vendite e prestazioni	4.640.473	4.826.092	5.067.397	5.371.441	5.747.442
1.b	Incassi da corrispettivo	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.c	Altri incassi	3.724.550	3.784.853	4.192.432	4.381.576	4.585.141
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	2.313.930	2.324.569	2.411.016	2.461.082	2.512.192
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	2.482.336	2.552.758	2.670.943	2.704.052	2.741.436
1.f	Pagamenti al personale	14.055.012	14.336.112	14.622.835	14.915.291	15.213.597
1.g	Altri pagamenti	11.362.408	5.450.131	3.053.796	2.562.478	3.395.184
1.h	Imposte sul reddito pagate	68.610	243.773	181.103	181.103	87.215
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>-7.554.969</b>	<b>-1.934.094</b>	<b>682.442</b>	<b>1.291.315</b>	<b>745.263</b>
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-	308.611	308.362	208.121	207.887
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	1.880.000	1.000.000	-	-	-
2.e	Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-
2.f	Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie	-	700.000	-	-	-
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>1.880.000</b>	<b>1.391.389</b>	<b>-308.362</b>	<b>-208.121</b>	<b>-207.887</b>
3.a	Incremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-
3.b	Decremento mezzi di terzi	10.200.000	272.643	272.643	272.643	272.643
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-
3.d	Decremento mezzi propri	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>-10.200.000</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle Disponibilità Liquide</b>	<b>-15.874.969</b>	<b>-815.348</b>	<b>101.436</b>	<b>810.550</b>	<b>264.733</b>



*Tab. 36 – Le proiezioni economiche, finanziarie e patrimoniali complessive (subaffidamento del 10%)*

<b>Conto Economico Previsionale Aziendale (subaffidamento 10%)</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.1	Ricavi da traffico e altri ricavi delle vendite e prestazioni	6.304.350	6.505.559	6.757.799	7.067.473	7.442.945
1.2	Corrispettivi contrattuali	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.3	Ricavi da altre fonti pubbliche	2.997.550	3.225.675	3.419.425	3.600.675	3.769.425
1.4	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	250.000	90.000	90.000	90.000	90.000
2	Effetti positivi di rete indotti	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Valore della produzione</b>	<b>23.914.205</b>	<b>24.183.539</b>	<b>24.629.529</b>	<b>25.120.453</b>	<b>25.664.675</b>
4.1	Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.543.891	2.559.566	2.644.194	2.695.868	2.748.586
4.2	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie...	67.068	22.731	22.027	21.344	20.682
4.3	Costi per servizi di terzi	3.254.129	3.148.662	3.200.736	3.229.787	3.262.250
4.4	Costi per godimento beni di terzi	135.621	196.317	257.020	257.731	258.448
4.5	Oneri diversi di gestione	707.167	707.167	707.167	707.167	707.167
<b>4</b>	<b>Costi esterni</b>	<b>6.707.876</b>	<b>6.634.444</b>	<b>6.831.144</b>	<b>6.911.897</b>	<b>6.997.133</b>
<b>5=3-4</b>	<b>Valore aggiunto</b>	<b>17.206.329</b>	<b>17.549.095</b>	<b>17.798.386</b>	<b>18.208.557</b>	<b>18.667.543</b>
6	Costo del personale	14.304.144	14.590.227	14.882.031	15.179.672	15.483.265
<b>7</b>	<b>Costi operativi totali</b>	<b>21.012.020</b>	<b>21.224.671</b>	<b>21.713.175</b>	<b>22.091.568</b>	<b>22.480.398</b>
<b>8=5-6</b>	<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>2.902.185</b>	<b>2.958.868</b>	<b>2.916.355</b>	<b>3.028.885</b>	<b>3.184.277</b>
9	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (totali)	1.700.316	1.952.182	2.191.099	2.414.239	2.646.997
10	Utilizzo fondi per rischi ed oneri	-	-	-	-	-
<b>11=8-9+10</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.201.869</b>	<b>1.006.686</b>	<b>725.256</b>	<b>614.646</b>	<b>537.280</b>
12	Oneri finanziari netti	340.000	356.008	341.767	327.551	313.359
<b>13=11-12</b>	<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>861.869</b>	<b>650.678</b>	<b>383.488</b>	<b>287.095</b>	<b>223.921</b>
14	Oneri tributari	249.470	187.210	111.736	83.959	65.492
<b>15=13-14</b>	<b>Reddito netto</b>	<b>612.399</b>	<b>463.468</b>	<b>271.752</b>	<b>203.136</b>	<b>158.430</b>



<b>Stato Patrimoniale Previsionale Aziendale (subaffidamento 10%)</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.a	Immobilizzazioni immateriali	211.088	191.939	172.794	153.652	134.512
1.b	Immobilizzazioni materiali	21.803.916	22.261.052	21.439.489	21.164.171	19.853.022
1.c	Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-
<b>1</b>	<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>22.015.003</b>	<b>22.452.991</b>	<b>21.612.283</b>	<b>21.317.822</b>	<b>19.987.534</b>
2.a	Rimanenze	841.875	817.881	794.631	772.101	750.270
2.b	Crediti	6.377.119	5.982.870	5.650.273	5.376.822	5.161.093
2.c	Attività finanziarie	-	-	-	-	-
2.d	Disponibilità liquide	1.798.231	1.082.049	1.191.380	1.939.322	2.196.437
2.e	Ratei e risconti attivi	129.539	131.898	134.303	136.757	139.260
<b>2</b>	<b>Totale attivo circolante</b>	<b>9.146.766</b>	<b>8.014.698</b>	<b>7.770.586</b>	<b>8.225.002</b>	<b>8.247.061</b>
<b>3=1+2</b>	<b>Totale attivo</b>	<b>31.161.769</b>	<b>30.467.689</b>	<b>29.382.869</b>	<b>29.542.824</b>	<b>28.234.594</b>
4.a	Debiti di funzionamento	3.655.155	1.563.486	1.582.071	1.528.379	1.717.861
4.b	Debiti di finanziamento a breve termine	-	-	-	-	-
4.c	Altre passività correnti (ratei e risconti passivi a bt)	601.198	668.197	636.760	652.010	571.072
<b>4</b>	<b>Totale passivo corrente</b>	<b>4.256.352</b>	<b>2.231.684</b>	<b>2.218.830</b>	<b>2.180.388</b>	<b>2.288.934</b>
<b>5=2-4</b>	<b>Capitale circolante netto</b>	<b>4.890.413</b>	<b>5.783.014</b>	<b>5.551.756</b>	<b>6.044.613</b>	<b>5.958.127</b>
6.a	Fondi per rischi e oneri	2.634.956	3.054.330	2.547.599	2.717.910	2.457.124
6.b	TFR	2.834.705	2.885.347	2.937.002	2.989.689	3.043.431
6.c	Debiti di finanziamento a medio-lungo termine	6.816.080	6.543.437	6.270.794	5.998.151	5.725.508
6.d	Altre passività non correnti (risconti passivi a mlt)	6.029.050	6.698.797	6.082.799	6.127.704	5.032.188
<b>6</b>	<b>Totale passivo non corrente</b>	<b>18.314.792</b>	<b>19.181.912</b>	<b>17.838.194</b>	<b>17.833.454</b>	<b>16.258.250</b>
<b>7=4.b+6.c</b>	<b>Totale passivo finanziario</b>	<b>6.816.080</b>	<b>6.543.437</b>	<b>6.270.794</b>	<b>5.998.151</b>	<b>5.725.508</b>
<b>8=4+6</b>	<b>Totale passivo</b>	<b>22.571.145</b>	<b>21.413.596</b>	<b>20.057.024</b>	<b>20.013.842</b>	<b>18.547.184</b>
<b>9=3-8</b>	<b>Patrimonio netto</b>	<b>8.590.624</b>	<b>9.054.094</b>	<b>9.325.845</b>	<b>9.528.981</b>	<b>9.687.411</b>



<b>Rendiconto Finanziario Aziendale (subaffidamento 10%)</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
1.a	Incassi da tariffa e dalle vendite e prestazioni	4.640.473	4.826.092	5.067.397	5.371.441	5.747.442
1.b	Incassi da corrispettivo	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305	14.362.305
1.c	Altri incassi	3.724.550	3.784.853	4.192.432	4.381.576	4.585.141
1.d	Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo	2.313.930	2.324.569	2.411.016	2.461.082	2.512.192
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	2.482.336	2.552.758	2.670.943	2.704.052	2.741.436
1.f	Pagamenti al personale	14.055.012	14.336.112	14.622.835	14.915.291	15.213.597
1.g	Altri pagamenti	11.655.675	5.661.432	3.345.901	2.622.207	3.402.734
1.h	Imposte sul reddito pagate	68.610	233.307	181.103	183.982	87.282
<b>1</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>-7.848.236</b>	<b>-2.134.929</b>	<b>390.337</b>	<b>1.228.707</b>	<b>737.646</b>
2.a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.b	Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
2.c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	-	8.611	8.362	208.121	207.887
2.d	Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	1.880.000	1.000.000	-	-	-
2.e	Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-
2.f	Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie	-	700.000	-	-	-
<b>2</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>1.880.000</b>	<b>1.691.389</b>	<b>-8.362</b>	<b>-208.121</b>	<b>-207.887</b>
3.a	Incremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-
3.b	Decremento mezzi di terzi	10.200.000	272.643	272.643	272.643	272.643
3.c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-
3.d	Decremento mezzi propri	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>-10.200.000</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>	<b>-272.643</b>
<b>4=1+2+3</b>	<b>Variazione delle Disponibilità Liquide</b>	<b>-16.168.236</b>	<b>-716.183</b>	<b>109.331</b>	<b>747.942</b>	<b>257.116</b>



Tab. 37 – La dimostrazione di fattibilità dell'esecuzione del concordato preventivo

	Scadenza 02/08/2025	Scadenza 02/08/2026	Totale
<b>Impieghi programmati entro l'orizzonte del piano concordatario</b>			
Credito ipotecario (ex Carige)	10.200.000		10.200.000
Credito con privilegio speciale (Van Hool)	780.000		780.000
Personale (art. 2751-bis n.1 c.c.)	702.568		702.568
Personale (art. 2751-bis n.1 c.c. – TFR)	2.200.000	210.000	2.410.000
Professionisti e Fornitori (art. 2751-bis nn.2 e 5 c.c.)	1.213.498		1.213.498
Erario, Enti previdenziali, PA (artt. 2752, 2753, 2754, 2758 e 2764 c.c.)	4.425.019		4.425.019
Credito chirografario		2.207.013	2.207.013
<b>Totale impieghi programmati entro l'orizzonte di piano</b>	<b>19.521.085</b>	<b>2.417.013</b>	<b>21.938.098</b>
<b>Fonti programmate/realizzate per tipologia</b>			
Sanremo - C.so Cavallotti	10.500.000		10.500.000
Ventimiglia - C.so Francia	2.700.000		2.700.000
Sanremo - La Brezza	400.000		400.000
N. 3 bus FCB	780.000		780.000
Opere edili Valle Armea		400.000	400.000
Pieve di Teco (capannone)		300.000	300.000
Imperia - Via Nizza		160.000	160.000
Imperia - P.zza Roma		80.000	80.000
Ex Falegnameria Caramagna		60.000	60.000
Partecipazione in RTP		700.000	700.000
<b>Totale liquidità da dismissioni previste nel piano concordatario</b>	<b>14.380.000</b>	<b>1.700.000</b>	<b>16.080.000</b>
Liquidità disponibili al 31/12/2023	2.575.533		2.575.533
Flusso di cassa operativo netto esercizio 2024	500.000		500.000
Flusso di cassa dismissioni patrimoniali extra-piano concordatario	1.000.000		1.000.000
Flusso di cassa cartolarizzazione canoni di locazione	1.000.000		1.000.000
Flusso di cassa operativo gennaio 2025 - luglio 2025 (ipotesi minimale)	290.000		290.000
Flusso di cassa operativo agosto 2025 - luglio 2026 (ipotesi minimale)		1.800.000	1.800.000
<b>Totale liquidità operativa/generata dalla Società</b>	<b>5.365.533</b>	<b>1.800.000</b>	<b>7.165.533</b>
<b>Totale fonti programmate entro l'orizzonte di piano</b>	<b>19.745.533</b>	<b>3.500.000</b>	<b>23.245.533</b>
<b>Differenza fonti – impieghi</b>	<b>224.448</b>	<b>1.082.987</b>	<b>1.307.435</b>



## Allegati

### A) Lo Statuto di Riviera Trasporti s.p.a. in conformità ai requisiti dell'in house providing (bozza)

STATUTO SOCIALE DI RIVIERA TRASPORTI  
PROPOSTE DI MODIFICA AI FINI DELLA COMPATIBILITÀ CON IL MODELLO IN HOUSE PROVIDING

VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
STATUTO SOCIALE RIVIERA TRASPORTI	STATUTO SOCIALE RIVIERA TRASPORTI	L'aggiornamento proposto è formulato a partire dall'attuale Statuto, per consentire una più semplice ed immediata verifica delle modifiche apportate, le quali sono riportate in grassetto nelle due versioni accostate per confronto.  Nella versione modificata, le parti solo eventuali od alternative sono riportate in corsivo.
DENOMINAZIONE Art.1 Tra <del>l'Amministrazione Provinciale,</del> <del>Comuni e loro Consorzi e Comunità</del>	DENOMINAZIONE <b>E QUALIFICAZIONE</b> Art.1 Tra <b>Enti Locali</b> della provincia di Imperia interessati ai trasporti pubblici, è costituita	La modifica del primo comma, accogliendo un più generale riferimento ad "Enti Locali", si



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p><b>Montane</b> della provincia di Imperia interessati ai trasporti pubblici, è costituita una Società per Azioni con la denominazione "RIVIERA TRASPORTI Società per Azioni".</p> <p>La Società è aperta alla partecipazione di altri Enti Pubblici, <del>nonché di soggetti privati.</del></p>	<p><b>una società per azioni di diritto privato che non fa ricorso al mercato del capitale di rischio</b> con la denominazione "RIVIERA TRASPORTI Società per Azioni", <b>anche abbreviabile in "RT S.p.A.", per il perseguimento delle finalità istituzionali degli enti pubblici soci, assoggettata al controllo analogo degli stessi, al fine di potere beneficiare di affidamenti diretti in house providing, in conformità alla disciplina comunitaria, nazionale e regionale in materia.</b></p> <p>La Società è aperta alla partecipazione di altri Enti Pubblici.</p> <p><b><i>La partecipazione di soggetti privati è consentita solo ove prescritta da norme di legge e purché avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla Società.</i></b></p>	<p>presta ad essere coerente con qualsiasi compagine proprietaria compatibile con il modello dell'in house providing.</p> <p>Inoltre, la precisazione della denominazione abbreviata ("RT") riflette una consuetudine nel suo utilizzo.</p> <p>Infine, il riferimento al modello in house, chiarisce il nuovo profilo attribuito alla Società.</p> <p>La modifica del secondo comma e l'inserimento del terzo comma sono necessarie, ai fini del rispetto, sotto il profilo proprietario, della disciplina sull'in house providing (in specie, l'art. 16, comma 1, del d.lgs. 175/2016).</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
		Peraltro, il terzo comma è solo eventuale, riguardando un'ipotesi possibile, ma attualmente non codificata.
OGGETTO Art.2	OGGETTO Art.2 <b>La Società opera nel rispetto dei requisiti previsti dalla normativa vigente in materia di in house providing ed ha per oggetto attività di produzione di servizi strettamente necessari al perseguimento delle finalità istituzionali delle amministrazioni pubbliche socie, con specifico riguardo all'organizzazione e alla gestione della mobilità pubblica nelle aree urbane ed extraurbane ed, in particolare, l'impianto, l'organizzazione e l'esercizio dei servizi di trasporto, sia direttamente sia indirettamente, anche mediante sub-affidamento a terzi o tramite società</b>	Le modifiche proposte sono funzionali al rispetto del modello di affidamento in house providing, concorrendo, talora, alla più completa e migliore esplicitazione dell'oggetto sociale. Alcune integrazioni a quest'ultimo sono peraltro solo eventuali. In ogni caso, è possibile prevedere ulteriori modifiche e integrazioni.



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>La Società ha per oggetto: L'esercizio dell'attività di trasporto di persone, urbano ed extraurbano, con qualsiasi mezzo e modalità, di linea e non di linea, incluso il noleggio, da piazza e da</p>	<p><b>partecipate, nel rispetto dei vincoli di legge, nonché l'attuazione di interventi di interesse pubblico nell'ambito della progettazione e realizzazione di sistemi e tecnologie di trasporto a supporto dei progetti di mobilità urbana ed extraurbana.</b></p> <p><b>Le attività rientranti nell'oggetto sociale come sopra definito sono affidate direttamente alla Società dagli enti soci, che esercitano il controllo analogo su di essa, in conformità al modello in house providing.</b></p> <p><b>Lo svolgimento delle predette attività comporta, tra l'altro, senza che ciò abbia carattere esaustivo:</b></p> <p>L'esercizio dell'attività di trasporto di persone <b>e cose</b>, urbano ed extraurbano, con qualsiasi mezzo e modalità, di linea e non di linea, inclusi <b>il trasporto scolastico e per</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>rimessa, turistico, nazionale e internazionale, compreso l'esercizio di servizi di navigazione ed elicotteristici;</p> <p>L'esercizio di agenzie di viaggio e turismo;</p> <p>L'organizzazione e la gestione di manifestazioni turistiche e culturali atte alla valorizzazione del comprensorio di traffico interessato dall'attività della Società;</p> <p>La realizzazione e l'esercizio di parcheggi e di altri impianti, strutture ed infrastrutture correlati e/o connessi al fenomeno della circolazione e della mobilità;</p>	<p><b>persone diversamente abili, nonché</b> il noleggio, da piazza e da rimessa, turistico, nazionale e internazionale, compreso l'esercizio di servizi di navigazione ed elicotteristici;</p> <p><b>L'acquisto e l'alienazione di autobus, filobus e qualsiasi altro mezzo di trasporto funzionale ai servizi prodotti;</b></p> <p><b>La progettazione e gestione di servizi accessori al trasporto turistico, quale</b> l'esercizio di agenzie di viaggio e turismo;</p> <p>L'organizzazione e la gestione di manifestazioni turistiche e culturali atte alla valorizzazione del comprensorio di traffico interessato dall'attività della Società;</p> <p>La realizzazione e l'esercizio di parcheggi e di altri impianti, strutture ed infrastrutture correlati e/o connessi al fenomeno della circolazione e della mobilità;</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>L'effettuazione di <b>servizi</b> a favore di terzi, inerenti alla manutenzione, riparazione, trasporto, rimessaggio e custodia di automezzi, attrezzature e macchinari;</p> <p>La gestione delle altre attività, funzioni e servizi, anche ausiliari, comunque connessi al fenomeno della mobilità, ivi compresa la gestione di spacci con somministrazione di</p>	<p><b>La progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di opere, reti, inclusa la filovia, ed impianti, anche tecnologici, finalizzati alla gestione della mobilità, del traffico, della sosta e del segnalamento;</b></p> <p><b>La progettazione, realizzazione e gestione di servizi integrativi del trasporto pubblico, finalizzati alla mobilità individuale e collettiva, inclusi bike sharing, car sharing e car pooling;</b></p> <p>L'effettuazione di <b>attività, anche</b> a favore di terzi, inerenti alla manutenzione, riparazione, <b>revisione,</b> trasporto, rimessaggio e custodia di automezzi, attrezzature e macchinari;</p> <p>La gestione delle altre attività, funzioni e servizi, anche ausiliari, comunque connessi al fenomeno della mobilità, ivi compresa la gestione di spacci con somministrazione di</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>alimenti e bevande, mense e rivendite sia nell'ambito aziendale, sia nei luoghi in cui viene svolta l'attività;</p> <p>L'espletamento di qualsiasi altra attività, anche di studio, ricerca, consulenza e collaborazione, relativa o connessa al fatto del trasporto e al fenomeno della mobilità, in tutti i suoi aspetti e problematiche di assetto, pianificazione, organizzazione e gestione, anche per conto terzi;</p> <p>La progettazione e gestione per quanto attiene al settore energetico: produzione, trasporto, distribuzione e vendita di energia elettrica per quanto attiene l'alimentazione della rete filoviaria.</p> <p>La Società potrà promuovere ogni procedimento necessario per l'acquisizione dei titoli amministrativi, autorizzatori e/o</p>	<p>alimenti e bevande, mense e rivendite sia nell'ambito aziendale, sia nei luoghi in cui viene svolta l'attività;</p> <p>L'espletamento di qualsiasi altra attività, anche di studio, ricerca, <b>sviluppo</b>, consulenza, <b>formazione</b>, <b>promozione</b> e collaborazione, relativa o connessa al fatto del trasporto e al fenomeno della mobilità in tutti i suoi aspetti e problematiche di assetto, pianificazione, organizzazione e gestione, anche per conto terzi;</p> <p>La progettazione e gestione per quanto attiene al settore energetico: produzione, trasporto, distribuzione e vendita di energia elettrica per quanto attiene l'alimentazione della rete filoviaria.</p> <p>La Società potrà promuovere ogni procedimento necessario per l'acquisizione dei titoli amministrativi, autorizzatori e/o</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>concessori, necessari per il perseguimento dell'oggetto sociale.</p> <p>La Società, oltre all'uso consentito dalla legge del capitale sociale, potrà emettere obbligazioni, contrarre mutui, ottenere prefinanziamenti, aperture di credito, richiedere contributi a norma delle leggi vigenti in Italia e all'Estero e fare comunque quanto necessario ed opportuno per la realizzazione dell'oggetto sociale.</p> <p>La Società potrà compiere altresì ogni attività, sia essa di carattere promozionale, commerciale, mobiliare, immobiliare, industriale, nonché, nei limiti concessi dalla legge, ogni attività finanziaria, di project-financing, che sia necessaria od utile per il raggiungimento dell'oggetto sociale e rispetto ad esso strumentale e non</p>	<p>concessori, necessari per il perseguimento dell'oggetto sociale.</p> <p>La Società, oltre all'uso consentito dalla legge del capitale sociale, potrà emettere obbligazioni, contrarre mutui, ottenere prefinanziamenti, aperture di credito, richiedere contributi a norma delle leggi vigenti in Italia e all'Estero e fare comunque quanto necessario ed opportuno per la realizzazione dell'oggetto sociale, <b>escluso, comunque, il ricorso al mercato del capitale di rischio.</b></p> <p>La Società potrà compiere altresì ogni attività, sia essa di carattere promozionale, commerciale, mobiliare, immobiliare, industriale, nonché, nei limiti concessi dalla legge, ogni attività finanziaria, di project-financing, che sia necessaria od utile per il raggiungimento dell'oggetto sociale e rispetto ad esso strumentale e non</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>prevalente. Essa, fra l'altro, potrà assumere (anche se in via non prevalente, funzionalmente collegata al raggiungimento dell'oggetto sociale ed a solo scopo di investimento e non di collocamento) partecipazioni ed interessenze in altre società od imprese aventi oggetto analogo o affine al proprio; emettere obbligazioni; contrarre mutui; ottenere prefinanziamenti ed aperture di credito; richiedere contributi a norma della pertinente legislazione regionale, nazionale e comunitaria, stipulare appalti, concessioni e subconcessioni, nei limiti e modi di legge; costituire o partecipare ad associazioni temporanee di impresa ed a forme organizzative similari; fare quant'altro necessario od opportuno per il perseguimento dell'oggetto sociale, come sopra definito.</p>	<p>prevalente. Essa, fra l'altro, potrà assumere (anche se in via non prevalente, funzionalmente collegata al raggiungimento dell'oggetto sociale ed a solo scopo di investimento e non di collocamento) partecipazioni ed interessenze in altre società od imprese aventi oggetto analogo o affine al proprio; emettere obbligazioni; contrarre mutui; ottenere prefinanziamenti ed aperture di credito; richiedere contributi a norma della pertinente legislazione regionale, nazionale e comunitaria, stipulare appalti, concessioni e subconcessioni, nei limiti e modi di legge; costituire o partecipare ad associazioni temporanee di impresa ed a forme organizzative similari; fare quant'altro necessario od opportuno per il perseguimento dell'oggetto sociale, come sopra definito, <b>ad esclusione di tutte quelle attività vietate o comunque</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Ai Soci è consentito effettuare operazioni di finanziamento a favore della Società, nei limiti e nei modi stabiliti dalle disposizioni normative vigenti.</p> <p>La gestione della società dovrà <del>venir</del> improntata a principi e criteri di economicità, efficienza ed efficacia.</p>	<p><b>riservate dalla legislazione tempo per tempo vigente a società aventi requisiti diversi dalla presente società.</b></p> <p>Ai Soci è consentito effettuare operazioni di finanziamento a favore della Società, nei limiti e nei modi stabiliti dalle disposizioni normative vigenti.</p> <p>La gestione della società, <b>avuto riguardo alle finalità pubbliche perseguite ed alla natura pubblica delle attività da assolvere</b>, dovrà <b>essere</b> improntata a principi e criteri di economicità, efficienza, efficacia <b>e trasparenza.</b></p> <p><b>La società è vincolata ad effettuare oltre l'ottanta per cento del proprio fatturato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente o dagli enti pubblici soci che esercitano su di essa il controllo analogo. La produzione ulteriore rispetto a tale limite di fatturato, che</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<b>può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società.</b>	
SEDE Art.3 La Società ha sede legale ed amministrativa in Imperia. La Società, con deliberazione dell'Organo Amministrativo, ha facoltà di istituire proprie agenzie e rappresentanze in altre località.	SEDE Art.3 La Società ha sede legale ed amministrativa in Imperia. La Società, con deliberazione dell'Organo Amministrativo, ha facoltà di istituire proprie agenzie e rappresentanze in altre località.	
Art.4 La durata della Società è fissata dalla data dell'atto costitutivo fino al 31 dicembre 2050. La durata potrà essere prorogata con deliberazione dell'Assemblea Straordinaria dei Soci.	<b>DURATA</b> Art.4 La durata della Società è fissata dalla data dell'atto costitutivo fino al 31 dicembre 2050. La durata potrà essere prorogata con deliberazione dell'Assemblea Straordinaria dei Soci.	Le modifiche proposte tendono ad aggiornare il quadro di riferimento regionale e, comunque, a riferire alla necessaria competenza assembleare le eventuali scelte



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Anche prima della scadenza fissata, la Società <del>sarà</del>, ampliata, modificata o sciolta <del>in conseguenza delle scelte programmatiche e delle normative legislative che la Regione Liguria andrà ad emanare in materia di organizzazione dei pubblici trasporti.</del></p> <p><del>Tali trasformazioni potranno essere ugualmente attuate in relazione a scelte particolari proposte dagli Enti Pubblici partecipanti alla Società in ordine alle quali l'Assemblea dovrà deliberare nei modi e nei termini previsti dagli artt. 12 -13-14 del presente Statuto.</del></p>	<p>Anche prima della scadenza fissata, la Società <b>potrà essere</b> ampliata, modificata o sciolta <b>con una o più deliberazioni dell'Assemblea Straordinaria dei Soci.</b></p> <p><b>La proroga del termine di durata non attribuisce il diritto di recesso ai soci che non hanno concorso alla relativa deliberazione.</b></p>	<p>in materia, escludendo il diritto di recesso dei Soci, in caso di proroga del termine di durata.</p>
<p>Art.5</p> <p>Il capitale sociale è di Euro 4.232.890,88 (quattromilioniduecento-trentaduemilaottocentonovanta virgola</p>	<p><b>CAPITALE SOCIALE E AZIONI</b></p> <p>Art.5</p> <p>Il capitale sociale è di Euro 4.232.890,88 (quattromilioniduecento-trentaduemilaottocentonovanta virgola</p>	<p>Viene precisato che la compagine sociale deve essere coerente con il modello in house, ivi previsto, in modo peraltro solo eventuale,</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>ottantotto), diviso in azioni del valore nominale di un centesimo di Euro ciascuna. Esso potrà essere aumentato con deliberazione dell'Assemblea dei Soci.</p> <p>Possono essere conferiti in sede di aumento del capitale sociale anche beni in natura e crediti.</p>	<p>ottantotto), diviso in azioni del valore nominale di un centesimo di Euro ciascuna. Esso potrà essere aumentato con deliberazione dell'Assemblea <b>Straordinaria</b> dei Soci.</p> <p>Possono essere conferiti in sede di aumento del capitale sociale anche beni in natura e crediti.</p> <p><b>In considerazione della configurazione in house della società e dell'assoggettamento della stessa al controllo analogo, il capitale sociale può essere detenuto esclusivamente da Enti Pubblici ed, eventualmente, da soggetti privati, la cui partecipazione è consentita solo ove prescritta da norme di legge e purché avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla Società.</b></p>	<p>il coinvolgimento di soggetti privati, ove compatibile sul piano normativo.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Art.6 L'Organo Amministrativo provvede alla chiamata dei versamenti sulle azioni <del>mediante annunci sulla "Gazzetta Ufficiale" con un preavviso di almeno 30 giorni.</del></p> <p>A carico degli azionisti in ritardo nei versamenti richiesti decorre <del>l'interesse dell'8% annuo</del> dalla data in cui i versamenti avrebbero dovuto eseguirsi. Resta inteso che ove la anzidetta determinazione violasse la legge 108/96 e successive modifiche e/o integrazioni, il tasso degli interessi si intenderà automaticamente sostituito da quello di volta in volta determinato in conformità alla legge.</p> <p>La Società, inoltre, potrà esercitare i diritti contro gli azionisti morosi a norma di legge.</p>	<p>Art.6 L'Organo Amministrativo provvede alla chiamata dei versamenti sulle azioni <b>nei termini e nei modi che reputa convenienti e nel rispetto della normativa vigente.</b></p> <p>A carico degli azionisti in ritardo nei versamenti richiesti decorre, dalla data in cui i versamenti avrebbero dovuto eseguirsi, <b>un interesse annuo pari al tasso di riferimento di cui al D.Lgs.231/02.</b></p> <p>La Società, inoltre, potrà esercitare i diritti contro gli azionisti morosi a norma di legge.</p>	<p>Le modifiche proposte tendono a semplificare ed aggiornare la procedura di chiamata dei versamenti sulle azioni, in coerenza con la natura interamente pubblica della società.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Art.7</p> <p>Le azioni sono nominative e conferiscono al loro possessore uguali diritti.</p> <p>Ogni azione dà diritto ad un voto.</p> <p>Le azioni sono indivisibili. La Società non riconosce che un solo titolare per ciascuna di esse. In caso di comproprietà, si applicano le norme di cui all'articolo 2347 Codice Civile. Il possesso anche di una sola azione comporta di per sé solo la piena ed incondizionata adesione al presente Statuto ed alle deliberazioni prese dall'Assemblea degli Azionisti in conformità alla legge ed alle clausole statutarie. I versamenti sulle azioni saranno effettuati dai Soci a norma di legge, nei modi e nei termini stabiliti dal Consiglio di Amministrazione.</p> <p>Le azioni non possono essere trasferite, sottoposte a pegno, usufrutto, a qualsiasi</p>	<p>Art.7</p> <p>Le azioni sono nominative e conferiscono al loro possessore uguali diritti.</p> <p>Ogni azione dà diritto ad un voto.</p> <p>Le azioni sono indivisibili. La Società non riconosce che un solo titolare per ciascuna di esse. In caso di comproprietà, si applicano le norme di cui all'articolo 2347 Codice Civile. Il possesso anche di una sola azione comporta di per sé solo la piena ed incondizionata adesione al presente Statuto ed alle deliberazioni prese dall'Assemblea degli Azionisti in conformità alla legge ed alle clausole statutarie. I versamenti sulle azioni saranno effettuati dai Soci a norma di legge, nei modi e nei termini stabiliti dall'<b>Organo Amministrativo</b>.</p> <p>Le azioni non possono essere trasferite, sottoposte a pegno, usufrutto, a qualsiasi</p>	<p>Le modifiche proposte sono funzionali al rispetto del modello di affidamento in house providing, concorrendo, nel contempo, alla semplificazione ed attualizzazione delle comunicazioni in materia.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>vincolo o donate, senza il preventivo gradimento dell'organo amministrativo.</p> <p>Con il termine "trasferire" si intende l'effetto di qualsiasi negozio giuridico, anche a titolo gratuito (ivi inclusi: vendita, donazione, permuta, conferimento in società, vendita in blocco, fusione o liquidazione della società e qualunque altro atto simile) in forza del quale si consegue, in via diretta o indiretta il risultato del trasferimento a terzi della proprietà o della nuda proprietà o di diritti reali (pegno o usufrutto) su azioni o diritti di opzione (compreso il trasferimento e/o l'intestazione e/o il mandato fiduciario), nel rispetto del principio della parità di condizioni.</p> <p>Il previo gradimento dell'organo amministrativo è necessario anche nell'ipotesi di vendita del diritto di opzione, per il caso di aumento di capitale.</p>	<p>vincolo o donate, senza il preventivo gradimento dell'organo amministrativo.</p> <p>Con il termine "trasferire" si intende l'effetto di qualsiasi negozio giuridico, anche a titolo gratuito (ivi inclusi: vendita, donazione, permuta, conferimento in società, vendita in blocco, fusione o liquidazione della società e qualunque altro atto simile) in forza del quale si consegue, in via diretta o indiretta il risultato del trasferimento a terzi della proprietà o della nuda proprietà o di diritti reali (pegno o usufrutto) su azioni o diritti di opzione (compreso il trasferimento e/o l'intestazione e/o il mandato fiduciario), nel rispetto del principio della parità di condizioni.</p> <p>Il previo gradimento dell'organo amministrativo è necessario anche nell'ipotesi di vendita del diritto di opzione, per il caso di aumento di capitale.</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Il gradimento potrà essere negato soltanto allorché l'avente causa del socio non risulti oggettivamente dotato di capacità economico-finanziaria idonea per il perseguimento dell'oggetto sociale, ovvero abbia qualità altrimenti non compatibili con il perseguimento dell'oggetto sociale.</p> <p>Le ragioni ostative individuate e valutate dall'Organo Amministrativo, a suo insindacabile giudizio, dovranno essere esposte nell'eventuale provvedimento di diniego.</p> <p>Qualora un Socio intenda trasferire, a soggetto non socio, per atto tra vivi, in tutto o in parte, le proprie azioni o i diritti di opzione che gli spettano per il caso di</p>	<p>Il gradimento potrà essere negato soltanto allorché l'avente causa del socio <b>abbia qualità non compatibili con la configurazione in house della società, con l'esercizio su di essa del controllo analogo da parte degli Enti Pubblici Soci</b> o non risulti oggettivamente dotato di capacità economico-finanziaria idonea per il perseguimento dell'oggetto sociale, ovvero abbia qualità altrimenti non compatibili con il perseguimento dell'oggetto sociale.</p> <p>Le ragioni ostative individuate e valutate dall'Organo Amministrativo, a suo insindacabile giudizio, dovranno essere esposte nell'eventuale provvedimento di diniego.</p> <p>Qualora un Socio intenda trasferire, a soggetto non socio, per atto tra vivi, in tutto o in parte, le proprie azioni o i diritti di opzione che gli spettano per il caso di</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>aumento di capitale sociale, egli dovrà previamente, a mezzo lettera raccomandata A.R. offrire le azioni o i diritti predetti a tutti gli altri Soci, specificando il nome del terzo e dei terzi disposti all'acquisto e le relative condizioni.</p> <p>I Soci che intendano esercitare il diritto di prelazione debbono, entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al <b>primo</b> comma <del>del presente articolo</del>, darne comunicazione a mezzo di lettera raccomandata A.R. indirizzata all'offerente e, per conoscenza, agli altri Soci, nella quale dovrà essere manifestata incondizionatamente la volontà di acquistare tutte le azioni o diritti di opzione offerti in vendita. Nel caso che l'offerta venga</p>	<p>aumento di capitale sociale, egli dovrà previamente, a mezzo lettera raccomandata A.R. <b>o PEC</b>, offrire le azioni o i diritti predetti a tutti gli altri Soci, <b>dandone altresì comunicazione all'Amministratore Unico o al Presidente del Consiglio di Amministrazione</b>, specificando il nome del terzo <b>o</b> dei terzi disposti all'acquisto e le relative condizioni.</p> <p>I Soci che intendano esercitare il diritto di prelazione debbono, entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al comma <b>precedente</b>, darne comunicazione a mezzo di lettera raccomandata A.R. <b>o PEC</b> indirizzata all'offerente e, per conoscenza, agli altri Soci <b>ed all'Amministratore Unico o al Presidente del Consiglio di Amministrazione</b>, nella quale dovrà essere manifestata incondizionatamente la volontà</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>accettata da più Soci, le azioni o i diritti di opzione offerti in vendita devono venir attribuiti ad essi in proporzione alla rispettiva partecipazione al capitale sociale.</p> <p>Il cedente dovrà altresì dare comunicazione della cessione al Presidente <del>della Società</del> ed a tutti gli altri Soci entro 15 (quindici) giorni dal trasferimento sempre a mezzo di lettera raccomandata A.R.</p> <p>Fino a quando non sia stata fatta l'offerta in prelazione e non risulta che questa non è stata accettata, il terzo (cessionario) non potrà venir iscritto nel Libro Soci, né sarà legittimato all'esercizio del diritto di voto o degli altri diritti inerenti alle azioni né potrà</p>	<p>di acquistare tutte le azioni o diritti di opzione offerti in vendita. Nel caso che l'offerta venga accettata da più Soci, le azioni o i diritti di opzione offerti in vendita devono venir attribuiti ad essi in proporzione alla rispettiva partecipazione al capitale sociale.</p> <p>Il cedente dovrà altresì dare comunicazione della cessione <b>all'Amministratore Unico o al Presidente del Consiglio di Amministrazione</b> ed a tutti gli altri Soci entro 15 (quindici) giorni dal trasferimento sempre a mezzo di lettera raccomandata A.R.</p> <p><b>o PEC</b></p> <p>Fino a quando non sia stata fatta l'offerta in prelazione e non risulta che questa non è stata accettata, il terzo (cessionario) non potrà venir iscritto nel Libro Soci, né sarà legittimato all'esercizio del diritto di voto o degli altri diritti inerenti alle azioni né potrà</p>	



<b>VERSIONE ATTUALE</b>	<b>VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)</b>	<b>NOTE</b>
trasferire le azioni a terzi con atti efficaci verso la Società.	trasferire le azioni a terzi con atti efficaci verso la Società.	
<p>ASSEMBLEA</p> <p>Art.8</p> <p>L'Assemblea è convocata dagli Amministratori nella sede sociale o in qualsiasi altra località, purché in Italia, che sarà indicata nell'avviso di convocazione.</p>	<p>ASSEMBLEA</p> <p>Art.8</p> <p>L'Assemblea è convocata dagli Amministratori nella sede sociale o in qualsiasi altra località, purché in Italia, che sarà indicata nell'avviso di convocazione.</p>	
<p>Art.9</p> <p>Ogni azione dà diritto ad un voto.</p> <p>Possono intervenire all'Assemblea gli azionisti cui spetta il diritto di voto.</p> <p>Per l'intervento in Assemblea non occorre il preventivo deposito delle azioni o della relativa certificazione presso la sede o le banche incaricate.</p> <p>Ogni azionista che abbia diritto di intervenire all'Assemblea, potrà farsi rappresentare da altra persona mediante delega nei limiti di legge.</p>	<p>Art.9</p> <p>Ogni azione dà diritto ad un voto.</p> <p>Possono intervenire all'Assemblea gli azionisti cui spetta il diritto di voto.</p> <p>Per l'intervento in Assemblea non occorre il preventivo deposito delle azioni o della relativa certificazione presso la sede o le banche incaricate.</p> <p>Ogni azionista che abbia diritto di intervenire all'Assemblea, potrà farsi rappresentare da altra persona mediante delega nei limiti di legge.</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
Ogni delegato non potrà rappresentare più di due azionisti.	Ogni delegato non potrà rappresentare più di due azionisti.	
<p>Art.10</p> <p>L'Assemblea è convocata ai sensi dell'art.2366 comma 3 C.C. mediante avviso comunicato ai Soci con mezzi che garantiscano la prova dell'avvenuto ricevimento almeno <b>quindici</b> giorni prima dell'Assemblea, <del>o in alternativa mediante pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale,</del> ed è valida anche senza formale convocazione, se vi è rappresentato l'intero capitale sociale e vi assistano la maggioranza degli Amministratori e dei Sindaci effettivi.</p> <p>L'avviso di convocazione dell'Assemblea deve contenere anche l'indicazione del giorno fissato per la seconda convocazione, che non può aver luogo nello stesso giorno fissato per</p>	<p>Art.10</p> <p>L'Assemblea è convocata ai sensi dell'art.2366 comma 3 C.C. mediante avviso comunicato ai Soci con mezzi che garantiscano la prova dell'avvenuto ricevimento almeno <b>otto</b> giorni prima dell'Assemblea ed è valida anche senza formale convocazione, se vi è rappresentato l'intero capitale sociale e vi assistano la maggioranza degli Amministratori e dei Sindaci effettivi.</p> <p>L'avviso di convocazione dell'Assemblea deve contenere anche l'indicazione del giorno fissato per la seconda convocazione, che non può aver luogo nello stesso giorno fissato per</p>	<p>La modifica proposta risulta coerente con il modello in house, semplificando e rendendo all'occorrenza più rapida la procedura di convocazione dell'Assemblea.</p>



<b>VERSIONE ATTUALE</b>	<b>VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)</b>	<b>NOTE</b>
la prima e non oltre trenta giorni dalla prima convocazione.	la prima e non oltre trenta giorni dalla prima convocazione.	
<p>Art.11</p> <p>L'Assemblea legalmente convocata e validamente costituita rappresenta l'universalità dei Soci.</p> <p>Essa è validamente costituita sia in prima che in seconda convocazione, a sensi di legge.</p>	<p>Art.11</p> <p>L'Assemblea legalmente convocata e validamente costituita rappresenta l'universalità dei Soci.</p> <p>Essa è validamente costituita sia in prima che in seconda convocazione, a sensi di legge.</p>	
<p>Art.12</p> <p>L'Assemblea è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione ovvero dall'Amministratore Unico o, in loro assenza se nominato, dal Vice Presidente o da altra persona designata dalla stessa Assemblea.</p> <p>Il Presidente nomina un Segretario.</p> <p>Il Presidente constata la regolarità delle deleghe ed in genere il diritto di intervento all'Assemblea, la regolarità della costituzione e la sufficiente composizione da parte dei</p>	<p>Art.12</p> <p>L'Assemblea è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione ovvero dall'Amministratore Unico o, in loro assenza se nominato, dal Vice Presidente o da altra persona designata dalla stessa Assemblea.</p> <p>Il Presidente nomina un Segretario.</p> <p>Il Presidente constata la regolarità delle deleghe ed in genere il diritto di intervento all'Assemblea, la regolarità della costituzione e la sufficiente composizione da parte dei</p>	<p>La modifica proposta regola l'eventuale svolgimento e partecipazione all'Assemblea da remoto.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Soci avuto riguardo agli argomenti da trattare.</p>	<p>Soci avuto riguardo agli argomenti da trattare.</p> <p><b>L'Assemblea dei soci può svolgersi anche in più luoghi, audio e/o video collegati, e ciò alle seguenti condizioni, delle quali deve essere dato atto nei relativi verbali:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che siano presenti nello stesso luogo il presidente e il segretario della riunione che provvederanno alla formazione e sottoscrizione del verbale;</li> <li>-che sia consentito agli intervenuti di partecipare alla discussione ed alla votazione simultanea sugli argomenti all'ordine del giorno, nonché di visionare, ricevere o trasmettere documenti;</li> <li>-che siano indicati nell'avviso di convocazione i luoghi audio e/o video collegati a cura della Società, nei quali</li> </ul>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<b>gli intervenuti potranno affluire, dovendosi ritenere svolta la riunione nel luogo ove saranno presenti il presidente ed il segretario.</b>	
<p>Art.13</p> <p>Le Assemblee ordinarie e straordinarie deliberano validamente con il voto favorevole di tanti Soci che rappresentino oltre i due terzi del capitale sociale presente.</p> <p>L'Assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volta all'anno entro 120 (centoventi) giorni dalla chiusura dell'esercizio.</p> <p>Data la struttura e l'oggetto e il particolare ambito operativo della Società, previa delibera del Consiglio di Amministrazione o per decisione dell'Amministratore Unico, l'Assemblea per l'approvazione del bilancio può essere convocata anche oltre il suddetto</p>	<p>Art.13</p> <p>Le Assemblee ordinarie e straordinarie deliberano validamente con il voto favorevole di tanti Soci che rappresentino oltre i due terzi del capitale sociale presente.</p> <p>L'Assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volta all'anno entro 120 (centoventi) giorni dalla chiusura dell'esercizio.</p> <p>Data la struttura e l'oggetto e il particolare ambito operativo della Società, previa delibera del Consiglio di Amministrazione o per decisione dell'Amministratore Unico, l'Assemblea per l'approvazione del bilancio può essere convocata anche oltre il suddetto</p>	<p>La modifica proposta è funzionale al modello in house ed all'esercizio del controllo analogo da parte degli Enti Soci.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>termine ma non oltre 180 (centottanta) giorni dalla chiusura dell'esercizio.</p>	<p>termine ma non oltre 180 (centottanta) giorni dalla chiusura dell'esercizio.</p> <p><b>L'Assemblea ordinaria, nel rispetto degli indirizzi formulati dagli Enti Pubblici al servizio dei quali la società opera, delibera sulle materie previste dall'art. 2364 C.C. e sugli altri oggetti attribuiti dalla legge alla competenza assembleare.</b></p> <p><b>Sono inoltre soggetti alla preventiva autorizzazione dell'Assemblea i seguenti atti di competenza dell'Organo Amministrativo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approvazione dei piani programmatici, del budget di esercizio e degli investimenti di cui alla Relazione Previsionale Aziendale;</li> <li>- approvazione del piano industriale e dei relativi piani finanziari;</li> </ul>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- approvazione degli indirizzi generali in materia di organizzazione, di determinazione della dotazione organica e di assunzione di personale nonché in materia di appalti e concessioni;</li> <li>- designazione dei rappresentanti negli organi sociali delle società partecipate;</li> <li>- cessione di immobili;</li> <li>- stipula di mutui ed operazioni di finanziamento;</li> <li>- acquisizione di beni e servizi per importi superiori a Euro 1.000.000 (un milione), non compresi nei piani di cui al presente articolo;</li> <li>- acquisto ed alienazione di partecipazioni;</li> <li>- acquisto e cessioni di aziende e/o rami d'azienda;</li> </ul>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>- convenzioni ed accordi con Enti Locali e loro associazioni per l'erogazione di servizi ricompresi nell'oggetto sociale.</b></p> <p><b>L'Organo Amministrativo, qualora intenda adottare deliberazioni di cui al punto precedente, convoca l'Assemblea, trasmettendo la relativa proposta di deliberazione agli Enti Pubblici Soci almeno quindici giorni lavorativi antecedenti la data di prima convocazione dell'Assemblea.</b></p> <p><b>La proposta dovrà essere corredata dal parere del Collegio Sindacale, ove necessario, e da relazione illustrativa, onde consentire lo svolgimento dell'istruttoria tecnica da parte degli Enti Pubblici Soci.</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Art.14</p> <p>L'Assemblea straordinaria è convocata ogni qualvolta la legge lo richieda o l'Organo Amministrativo lo ritenga opportuno per deliberare sulle modificazioni dell'atto costitutivo, sull'emissione di obbligazioni, sulla nomina e sui poteri dei liquidatori. Nella domanda devono essere tassativamente indicati gli argomenti da trattare.</p>	<p>Art.14</p> <p>L'Assemblea straordinaria è convocata ogni qualvolta la legge lo richieda o l'Organo Amministrativo lo ritenga opportuno per deliberare sulle modificazioni dell'atto costitutivo, sull'emissione di obbligazioni, sulla nomina e sui poteri dei liquidatori. Nella domanda devono essere tassativamente indicati gli argomenti da trattare.</p>	
<p>Art.15</p> <p>La convocazione dell'Assemblea può essere richiesta se ne è fatta domanda da tanti Soci che rappresentino almeno il decimo del capitale sociale, e nella domanda siano indicati gli argomenti da trattare.</p>	<p>Art.15</p> <p>La convocazione dell'Assemblea può essere richiesta se ne è fatta domanda da tanti Soci che rappresentino almeno il decimo del capitale sociale, e nella domanda siano indicati gli argomenti da trattare.</p>	
<p>AMMINISTRAZIONE</p> <p>ORGANO DI AMMINISTRAZIONE</p> <p>Art.16</p> <p>La Società è di norma amministrata da un Amministratore Unico, ovvero da un</p>	<p>AMMINISTRAZIONE</p> <p>ORGANO DI AMMINISTRAZIONE</p> <p>Art.16</p> <p>La Società è di norma amministrata da un Amministratore Unico, ovvero, <b>previa</b></p>	<p>Le modifiche proposte risultano maggiormente compatibili con il dettato</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Consiglio di Amministrazione secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia. In tal caso il Consiglio è composto da un massimo di 3 membri, ivi compreso il Presidente, nel rispetto del principio di equilibrio di genere previsto dall'art. 11 del D.Lgs. n. 175 del 19 agosto 2016.</p> <p>Nel caso di nomina di organo collegiale <del>finché il capitale sociale resterà in capo ad enti pubblici per una quota complessivamente non inferiore al 51% (cinquantuno per cento),</del> la determinazione del numero di membri spettanti a ciascun socio competerà all'Assemblea Ordinaria, la quale vi provvederà in sede e in occasione del previsto rinnovo del Consiglio di</p>	<p><b>delibera motivata dell'Assemblea per specifiche ragioni di adeguatezza organizzativa,</b> da un Consiglio di Amministrazione secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia. In tal caso il Consiglio è composto da un massimo di 3 membri, ivi compreso il Presidente, nel rispetto del principio di equilibrio di genere previsto dall'art. 11 del D.Lgs. n. 175 del 19 agosto 2016.</p> <p>Nel caso di nomina di organo collegiale, la determinazione del numero di membri spettanti a ciascun socio competerà all'Assemblea Ordinaria, la quale vi provvederà in sede e in occasione del previsto rinnovo del Consiglio di Amministrazione.</p> <p>Gli amministratori non possono essere dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti e devono possedere i</p>	<p>dell'art. 11 del d.lgs. 175/2016 per le società in controllo pubblico, prevedendo una semplificazione nella determinazione dell'eventuale composizione collegiale. Quest'ultima, peraltro, potrà essere all'occorrenza rivista, secondo l'effettiva composizione della compagine proprietaria.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>Amministrazione attenendosi al criterio di assicurare al socio che detenga <del>più del 50% del capitale sociale la maggioranza dei membri e:</del>  <del>in caso di consiglio di amministrazione composto da tre membri, di riconoscere un membro al socio che possieda almeno il 33,33% del capitale sociale.</del>  <del>Ove nessun socio pubblico detenesse più del 50% del capitale, a quello tra essi che ha</del> la quota di partecipazione più alta <del>spetteranno</del> almeno due consiglieri.</p>	<p>requisiti di onorabilità, professionalità ed autonomia previsti dalla normativa vigente in materia.</p>	
<p>Art.17  L'organo amministrativo resta in carica per tre esercizi ed è rieleggibile.  Il Consiglio di Amministrazione può attribuire deleghe di gestione ad un solo amministratore, salva l'attribuzione di deleghe al presidente ove preventivamente</p>	<p>Art.17  L'organo amministrativo resta in carica per tre esercizi ed è rieleggibile.  Il Consiglio di Amministrazione può attribuire deleghe di gestione ad un solo amministratore, salva l'attribuzione di deleghe al presidente ove preventivamente</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>autorizzata dall'assemblea e/o previste da altre eventuali norme imperative di legge.</p> <p>Il Consiglio di Amministrazione o l'Amministratore Unico hanno altresì la facoltà di nominare un Direttore Generale fissandone i compiti e la remunerazione omnicomprensiva.</p> <p>Il Consiglio di Amministrazione potrà eleggere nel suo seno un Vice Presidente, esclusivamente quale sostituto del Presidente in caso di assenza o impedimento, senza riconoscimento di compensi aggiuntivi.</p> <p>L'organo amministrativo potrà nominare un Segretario, scelto anche tra persone estranee al Consiglio, ma dipendenti della Società.</p>	<p>autorizzata dall'assemblea e/o previste da altre eventuali norme imperative di legge.</p> <p>Il Consiglio di Amministrazione o l'Amministratore Unico hanno altresì la facoltà di nominare un Direttore Generale fissandone i compiti e la remunerazione omnicomprensiva.</p> <p>Il Consiglio di Amministrazione potrà eleggere nel suo seno un Vice Presidente, esclusivamente quale sostituto del Presidente in caso di assenza o impedimento, senza riconoscimento di compensi aggiuntivi.</p> <p>L'organo amministrativo potrà nominare un Segretario, scelto anche tra persone estranee al Consiglio, ma dipendenti della Società.</p>	
<p>Art.18</p> <p>Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più Amministratori, il Consiglio, a norma di legge provvede alla</p>	<p>Art.18</p> <p>Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più Amministratori, il Consiglio, a norma di legge provvede alla</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>cooptazione con deliberazione approvata dal Collegio Sindacale.</p> <p>Gli Amministratori così nominati restano in carica fino alla prossima Assemblea, da convocarsi entro e non oltre tre mesi dalla cooptazione.</p> <p>Gli Amministratori così nominati durano in carica per il tempo per il quale avrebbero dovuto rimanervi gli Amministratori da essi sostituiti.</p> <p>Se viene a mancare la maggioranza degli Amministratori, l'intero Consiglio di Amministrazione decade automaticamente ed il Presidente del Collegio Sindacale provvede a convocare l'Assemblea per la nomina di tutti gli Amministratori.</p>	<p>cooptazione con deliberazione approvata dal Collegio Sindacale.</p> <p>Gli Amministratori così nominati restano in carica fino alla prossima Assemblea, da convocarsi entro e non oltre tre mesi dalla cooptazione.</p> <p>Gli Amministratori così nominati durano in carica per il tempo per il quale avrebbero dovuto rimanervi gli Amministratori da essi sostituiti.</p> <p>Se viene a mancare la maggioranza degli Amministratori, l'intero Consiglio di Amministrazione decade automaticamente ed il Presidente del Collegio Sindacale provvede a convocare l'Assemblea per la nomina di tutti gli Amministratori.</p>	
<p>Art.19</p> <p>L'Organo Amministrativo è investito dei più ampi poteri per l'Amministrazione ordinaria e straordinaria della Società e provvede a tutto</p>	<p>Art.19</p> <p><b>Nel rispetto degli indirizzi formulati dai Soci,</b> l'Organo Amministrativo è investito dei più ampi poteri per l'Amministrazione</p>	<p>Le modifiche proposte sono funzionali al modello in house ed all'esercizio del controllo analogo da parte degli Enti Soci.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
quanto non sia per legge e per Statuto riservato all'Assemblea.	ordinaria e straordinaria della Società e provvede a tutto quanto non sia per legge e per Statuto riservato all'Assemblea, <b>fermo restando l'esercizio del controllo analogo da parte degli Enti Pubblici Soci, da esercitarsi con le modalità di cui al presente Statuto.</b>	
Art.20 La rappresentanza legale della Società di fronte ai terzi ed in giudizio e di fronte a qualsiasi Autorità Giudiziaria ordinaria o amministrativa o speciale, spetta al Presidente o all'Amministratore Unico. Spetta inoltre al Vice Presidente, in assenza o impedimento del Presidente.	Art.20 La rappresentanza legale della Società di fronte ai terzi ed in giudizio e di fronte a qualsiasi Autorità Giudiziaria ordinaria o amministrativa o speciale, spetta al Presidente o all'Amministratore Unico. Spetta inoltre al Vice Presidente, in assenza o impedimento del Presidente.	
Art.21 Se istituito, per la validità delle deliberazioni del Consiglio è necessaria la presenza della maggioranza dei membri in carica; le deliberazioni devono essere adottate a	Art.21 Se istituito, per la validità delle deliberazioni del Consiglio, è necessaria la presenza della maggioranza dei membri in carica; le deliberazioni devono essere adottate a	La modifica proposta regola l'eventuale svolgimento e partecipazione alle sedute del Consiglio di Amministrazione da remoto.



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>maggioranza assoluta dei voti; purché il Consiglio sia composto da più di due membri, in caso di parità prevale il voto di chi presiede.</p> <p>Le deliberazioni del Consiglio saranno annotate in apposito registro e i relativi verbali saranno firmati dal Presidente e dal Segretario.</p>	<p>maggioranza assoluta dei voti; purché il Consiglio sia composto da più di due membri, in caso di parità prevale il voto di chi presiede.</p> <p>Le deliberazioni del Consiglio saranno annotate in apposito registro e i relativi verbali saranno firmati dal Presidente e dal Segretario.</p> <p><b>È ammessa la possibilità che le adunanze del Consiglio di Amministrazione si tengano in teleconferenza e/o videoconferenza, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito di seguire la discussione e di intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti affrontati e di ricevere, trasmettere o visionare documenti. Verificandosi tali presupposti, il Consiglio si considera</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<b>tenuto nel luogo in cui si trova il Presidente, dove deve trovarsi anche il Segretario della riunione.</b>	
<p>Art.22</p> <p>La firma sociale per tutti gli affari sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione spetta al Presidente o all'Amministratore Unico.</p> <p>Spetta inoltre al Vice Presidente, in assenza o impedimento del Presidente.</p> <p>Il Consiglio di Amministrazione o l'Amministratore Unico possono conferire la firma o la rappresentanza sociale anche al Direttore Generale, nei limiti ritenuti opportuni.</p> <p>Procure con poteri di ordinaria amministrazione potranno essere rilasciate dal Consiglio di Amministrazione, o dall'Amministratore Unico.</p>	<p>Art.22</p> <p>La firma sociale per tutti gli affari sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione spetta al Presidente o all'Amministratore Unico.</p> <p>Spetta inoltre al Vice Presidente, in assenza o impedimento del Presidente.</p> <p>Il Consiglio di Amministrazione o l'Amministratore Unico possono conferire la firma o la rappresentanza sociale anche al Direttore Generale, nei limiti ritenuti opportuni.</p> <p>Procure con poteri di ordinaria amministrazione potranno essere rilasciate dal Consiglio di Amministrazione, o dall'Amministratore Unico.</p>	
Art.23	Art.23	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>All'organo amministrativo spetta il rimborso delle spese sostenute per lo svolgimento del mandato ed un compenso stabilito dall'Assemblea degli Azionisti, nel rispetto dei limiti stabiliti dalla legislazione in materia, con deliberazione da rimanere valida fino ad espressa revoca.</p> <p>E' in ogni caso fatto divieto di corrispondere ai componenti degli organi sociali: a) gettoni di presenza, b) premi di risultato deliberati dopo lo svolgimento dell'attività, c) trattamenti di fine mandato.</p> <p>E' altresì vietato istituire organi diversi da quelli previsti dalle norme generali in tema di società.</p>	<p>All'organo amministrativo spetta il rimborso delle spese sostenute per lo svolgimento del mandato ed un compenso stabilito dall'Assemblea degli Azionisti, nel rispetto dei limiti stabiliti dalla legislazione in materia, con deliberazione da rimanere valida fino ad espressa revoca.</p> <p>E' in ogni caso fatto divieto di corrispondere ai componenti degli organi sociali: a) gettoni di presenza, b) premi di risultato deliberati dopo lo svolgimento dell'attività, c) trattamenti di fine mandato.</p> <p>E' altresì vietato istituire organi diversi da quelli previsti dalle norme generali in tema di società.</p>	
<p><b>COLLEGIO SINDACALE</b> Art.24 Il Collegio Sindacale della società, assicurando l'equilibrio di genere, è</p>	<p><b>ORGANI DI CONTROLLO</b> Art.24 Il Collegio Sindacale della società, assicurando l'equilibrio di genere, è</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p>composto da tre Sindaci effettivi, compreso il Presidente, e da due supplenti, nominati dall'Assemblea.</p> <p>Il Presidente del Collegio Sindacale, un Sindaco effettivo ed uno supplente sono nominati su segnalazione <b>della Provincia</b>.</p> <p>I Sindaci durano in carica tre esercizi e sono rieleggibili.</p> <p>L'Assemblea degli Azionisti che nomina i Sindaci determina il compenso loro spettante.</p>	<p>composto da tre Sindaci effettivi, compreso il Presidente, e da due supplenti, nominati dall'Assemblea.</p> <p>I Sindaci durano in carica tre esercizi e sono rieleggibili.</p> <p>L'Assemblea degli Azionisti che nomina i Sindaci determina il compenso loro spettante.</p>	<p>La modifica proposta tende a rendere il testo compatibile con qualsiasi futura composizione della compagine proprietaria.</p>
<p>Art.25</p> <p><b><del>CONTROLLO CONTABILE:</del></b></p> <p><b><del>Art.25.1</del></b></p> <p><b><del>Il controllo legale e contabile è esercitato dal Collegio Sindacale, integralmente costituito da revisori contabili iscritti nel Registro istituito presso il Ministero della Giustizia.</del></b></p>	<p>Art.25</p> <p><b>Il Collegio Sindacale, composto ai sensi dell'art. 2397 C.C., vigila sull'osservanza della Legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato</b></p>	<p>La modifica proposta rende il testo più coerente con la previsione dell'articolo successivo e conforme alla disciplina recata dall'art. 3 del d.lgs. 175/2016.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<b>dalla società e sul suo concreto funzionamento.</b>	
<b>ART.25.2</b> La revisione legale dei conti è esercitata da un revisore contabile o da una società di revisione iscritti presso il registro istituito presso il Ministero della Giustizia, nominati e funzionanti a norma di legge.	<b>ART.26</b> La revisione legale dei conti è esercitata da un revisore contabile o da una società di revisione iscritti presso il registro istituito presso il Ministero della Giustizia, nominati e funzionanti a norma di legge.	
<b>BILANCIO E UTILI</b> <b>Art.26</b> Gli esercizi sociali si chiuderanno il 31 Dicembre di ogni anno. Alla fine di ogni esercizio gli Amministratori provvederanno alla formazione del Bilancio e di ogni altro documento obbligatorio per legge.	<b>BILANCIO E UTILI</b> <b>Art.27</b> Gli esercizi sociali si chiuderanno il 31 Dicembre di ogni anno. Alla fine di ogni esercizio gli Amministratori provvederanno alla formazione del Bilancio e di ogni altro documento obbligatorio per legge.	
<b>Art.27</b> <del>Hanno diritto di recedere, per tutte o parte delle loro azioni, i soci che non</del>		L'articolo è stato riposizionato al successivo n. 36, per migliore coerenza complessiva dell'articolato.



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p><del>hanno concorso alle deliberazioni riguardanti:</del></p> <p><del>a) la modifica della clausola dell'oggetto sociale, quando consente un cambiamento significativo dell'attività della società;</del></p> <p><del>b) la trasformazione della società;</del></p> <p><del>c) il trasferimento della sede sociale all'estero;</del></p> <p><del>d) la revoca dello stato di liquidazione;</del></p> <p><del>e) l'eliminazione di una o più cause di recesso previste dal presente articolo ovvero dallo statuto;</del></p> <p><del>f) la modifica dei criteri di determinazione del valore dell'azione in caso di recesso;</del></p> <p><del>g) le modificazioni dello statuto concernenti i diritti di voto o di partecipazione;</del></p>		



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<p><del>h) la proroga del termine;</del></p> <p><del>i) l'introduzione o la rimozione di vincoli alla circolazione dei titoli azionari.</del></p>		
<p>Art.28</p> <p>Gli utili netti, detratta la quota del 10% di riserva legale, saranno interamente reinvestiti per il miglioramento patrimoniale mobile ed immobile.</p>	<p><b>Art.28</b></p> <p>Gli utili netti, detratta la quota del 10% di riserva legale, saranno interamente reinvestiti per il miglioramento patrimoniale mobile ed immobile.</p>	
	<p><b>DOCUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E CONTROLLO</b></p> <p><b>Art.29</b></p> <p><b>L'Organo Amministrativo, entro il 15 ottobre di ciascun anno, predispone ed invia ai Soci la Relazione Previsionale sull'attività della Società, contenente la definizione di piani strategici, economici, patrimoniali e finanziari di breve, medio e lungo periodo (almeno triennale) della Società stessa,</b></p>	<p>Le integrazioni proposte relativamente al presente ed al successivo capo sono funzionali all'esercizio del controllo analogo.</p> <p>Ovviamente, in presenza di indirizzi specifici in materia, le relative norme statutarie potranno essere opportunamente adattate.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>indicando gli obiettivi gestionali a cui deve tendere la Società, secondo parametri qualitativi e quantitativi, in conformità ai disciplinari di esecuzione delle attività affidate dagli Enti pubblici Soci.</b></p> <p><b>La Relazione Previsionale Aziendale contiene:</b></p> <p><b>a) il piano industriale o piano strategico relativo alla programmazione societaria in tema di performance attese di validità triennale;</b></p> <p><b>b) una relazione indicante gli obiettivi imprenditoriali, strategici e gestionali, con il relativo dettaglio degli investimenti per ciascun esercizio del triennio e indicazione delle relative modalità di copertura finanziaria;</b></p> <p><b>c) il budget annuale espresso in termini di economici, finanziari e patrimoniali,</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p>con l'indicazione delle previsioni relative ai costi e ai ricavi anche in relazione agli obiettivi di cui alla lettera b);</p> <p>d) una relazione che individui i principali fattori di rischio che possono compromettere l'integrità del patrimonio e la continuità dell'attività, che gravano sulle risorse umane utilizzate o che possono determinare costi aggiuntivi anche derivanti da eventuali contenziosi;</p> <p>e) il piano annuale delle assunzioni, corredato da un'analisi dello sviluppo della società che giustifichi il fabbisogno e da una relazione sui costi di personale, che dia anche evidenza della dinamica contrattuale;</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>f) il piano annuale degli acquisti di beni e servizi e di conferimento degli incarichi.</b></p> <p><b>Allo scopo di facilitare l'esercizio delle funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo da parte degli Enti Pubblici Soci, la società adotta procedure di pianificazione pluriennale e previsione annuale secondo tempi coerenti con le esigenze di programmazione degli stessi Enti Soci.</b></p> <p><b>L'Assemblea dei soci approva i piani, gli obiettivi e le operazioni contemplate nella Relazione Previsionale Aziendale, autorizzando l'Organo Amministrativo ad adottare i provvedimenti conseguenti nei limiti di spesa in essa previsti.</b></p> <p><b>L'Organo Amministrativo, in apposita sezione della relazione prevista dall'art.2428 C.C., illustra le operazioni</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>compiute ed i provvedimenti adottati in attuazione di quanto stabilito nell'annuale Relazione Previsionale Aziendale, motivando, in particolare, gli eventuali scostamenti verificatisi rispetto a quanto preventivato.</b></p>	
	<p><b>Art.30</b></p> <p><b>Successivamente alla conclusione del primo semestre di ciascun anno, l'Organo Amministrativo trasmette ai Soci una relazione scritta sullo stato di attuazione degli obiettivi strategici assegnati e degli eventuali scostamenti affinché gli stessi assumano le eventuali azioni correttive.</b></p> <p><b>La relazione all'uopo predisposta dall'Organo Amministrativo si compone di un documento di rendicontazione riguardante i dati economici, patrimoniali e finanziari e le operazioni</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>concluse con le finalità di controllo strategico.</b></p> <p><b>La relazione semestrale è approvata dall'Assemblea dei Soci ordinariamente entro il mese di settembre di ciascun anno.</b></p>	
	<p><b>Art. 31</b></p> <p><b>In occasione di Assemblee che abbiano all'ordine del giorno operazioni di carattere straordinario o strategico, l'Organo Amministrativo invia ai Soci, almeno quindici giorni prima, una relazione dettagliata sulle motivazioni che sono alla base dell'operazione proposta, corredata del parere del Collegio Sindacale.</b></p> <p><b>Gli Organi sociali si impegnano al rispetto delle scadenze indicate nel presente Statuto al fine di garantire agli Enti Soci i tempi necessari per</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>l'approvazione dei rispettivi documenti di programmazione e rendicontazione o di eventuali ulteriori obblighi previsti dalle disposizioni normative vigenti.</b></p>	
	<p><b>Art.32</b>  <b>Entro il mese di febbraio di ciascun anno, l'Organo amministrativo predispone una relazione finale sullo stato di attuazione degli obiettivi strategici assegnati dagli Enti Pubblici Soci e sulle risultanze di preconsuntivo dell'esercizio precedente.</b></p>	
	<p><b>Art.33</b>  <b>La società nella Relazione annuale sul governo societario evidenzia, in conformità alla normativa vigente in materia di società a controllo pubblico, gli specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale predisposti e gli strumenti di governo societario</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>adottati o la ragione della loro non adozione.</b></p> <p><b>La società indica nella Relazione annuale sul governo societario gli strumenti e interventi adottati in tema di:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>- conformità dell'attività societaria alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale e intellettuale, per quanto applicabile, con approvazione di specifici regolamenti interni;</b></li> <li><b>- controllo interno, con particolare riferimento alla regolarità ed efficienza della gestione, con la strutturazione di un ufficio interno adeguato tenuto conto delle dimensioni e complessità dell'impresa;</b></li> </ul>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p>- codici di condotta od etici propri od adesione a codici di condotta collettiva aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti nei confronti dei consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;</p> <p>- programmi di responsabilità sociale dell'impresa in conformità alle raccomandazioni dell'Unione Europea.</p> <p>La Relazione annuale sul governo societario dà conto dell'attivazione e dei risultati raggiunti nel corso dell'esercizio di riferimento attraverso gli strumenti sopra indicati.</p> <p>La relazione è presentata dall'Organo Amministrativo all'Assemblea dei soci, unitamente al bilancio d'esercizio, per la sua approvazione.</p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>La Relazione dovrà essere pubblicata contestualmente al bilancio d'esercizio.</b></p>	
	<p><b>CONTROLLO ANALOGO</b></p> <p><b>Art.34</b></p> <p><b>Gli Enti Pubblici Soci esercitano sulla società un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture organizzative nelle seguenti forme e modalità:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>mediante l'approvazione della Relazione Previsionale Aziendale da parte dell'Assemblea dei soci;</b></li> <li>- <b>tramite l'esame e l'approvazione in Assemblea della relazione semestrale sullo stato di attuazione degli indirizzi ed obiettivi strategici;</b></li> <li>- <b>mediante le decisioni riservate all'Assemblea dei Soci ai sensi del presente Statuto;</b></li> </ul>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>- mediante la definizione dei disciplinari di esecuzione dei servizi affidati alla società, effettuata in conformità alle discipline di settore; Il vincolo di delegazione interorganica è esercitato per le finalità inerenti la regolazione programmazione e gestione dei servizi oggetto di affidamento in house.</b></p> <p><b>Gli Enti Soci esercitano attività di indirizzo, controllo, e preventiva e vincolante approvazione dei documenti e relative modifiche in corso d'esercizio relativi alle strategie ed agli obiettivi da perseguire.</b></p> <p><b>Gli Enti Soci richiedono e ricevono dalla società report periodici sul generale andamento della gestione economica, finanziaria e patrimoniale, sullo specifico andamento della gestione dei</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>singoli servizi affidati, nonché su ogni altra operazione ritenuta rilevante.</b></p> <p><b>La società, anche al fine di rendere effettivo il controllo analogo degli Enti Soci, si impegna a consentire agli stessi l'esercizio di poteri ispettivi e a garantire loro l'accesso a documenti e informazioni connessi agli incarichi affidati, nonché a fornire le seguenti informative:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>- comunicazione con cadenza annuale del fatturato relativo agli affidamenti di attività ricevuti da ogni singolo Ente Socio, al cui servizio la società opera;</b></li> <li><b>- trasmissione preventiva dell'ordine del giorno dell'Assemblea dei Soci, con potere propositivo dei Soci, in merito a specifici argomenti da inserire all'ordine del giorno; particolare rilievo assume in tale ambito la trasmissione, almeno</b></li> </ul>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>quindici giorni prima della convocazione relativa all'Assemblea dei Soci, del progetto di bilancio della società ai fini dell'esercizio del controllo da parte di soci sullo stesso;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>- il progetto di bilancio è corredato dalla Relazione sul governo societario;</b></li> <li><b>- trasmissione, entro trenta giorni dall'approvazione, del Bilancio corredato dalla Relazione sul governo societario, dalle relazioni dell'Organo Amministrativo, del Collegio Sindacale e del soggetto incaricato di effettuare la revisione legale dei conti e dal verbale di approvazione dell'Assemblea.</b></li> </ul> <p><b>In ogni caso, gli organi amministrativi e le strutture degli Enti Soci preposte al controllo sull'attività della società hanno diritto di richiedere ed ottenere</b></p>	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	<p><b>informazioni in merito alla gestione dei servizi affidati alla stessa. In particolare possono richiedere ed ottenere report ed analisi su specifici aspetti ed attività.</b></p>	
<p>TRASPARENZA Art. 28 bis La società assicura il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni di legge.</p>	<p>TRASPARENZA Art.<b>35</b> La società assicura il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni di legge.</p>	
	<p><b>DIRITTO DI RECESSO</b> Art.<b>36</b> Hanno diritto di recedere, per tutte o parte delle loro azioni, i soci che non hanno concorso alle deliberazioni riguardanti: a) la modifica della clausola dell'oggetto sociale, quando consente un cambiamento significativo dell'attività della società;</p>	<p>Viene ricollocato qui il preesistente art. 27.</p>



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
	b) la trasformazione della società; c) il trasferimento della sede sociale all'estero; d) la revoca dello stato di liquidazione; e) l'eliminazione di una o più cause di recesso previste dal presente articolo ovvero dallo statuto; f) la modifica dei criteri di determinazione del valore dell'azione in caso di recesso; g) le modificazioni dello statuto concernenti i diritti di voto o di partecipazione; h) la proroga del termine; i) l'introduzione o la rimozione di vincoli alla circolazione dei titoli azionari.	



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
SCIOGLIMENTO DELLA SOCIETA' Art.29 Addivenendosi in qualsiasi tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della Società, l'Assemblea straordinaria determinerà le modalità della liquidazione e nominerà uno o più liquidatori determinandone i poteri.	SCIOGLIMENTO DELLA SOCIETA' Art.37 Addivenendosi in qualsiasi tempo e per qualsiasi causa allo scioglimento della Società, l'Assemblea straordinaria determinerà le modalità della liquidazione e nominerà uno o più liquidatori determinandone i poteri.	
DISPOSIZIONI GENERALI Art.30 Per tutto quanto non previsto nel presente Statuto, valgono le norme del C.C. <del>e delle leggi speciali</del> in materia.	DISPOSIZIONI GENERALI Per tutto quanto non previsto nel presente Statuto valgono le norme del Codice Civile e di tutte le altre norme applicabili in materia.	La modifica proposta risulta più coerente con la configurazione in controllo pubblico della società.
Art.31 <del>Qualunque controversia dovesse sorgere tra i Soci tra di loro, e tra i Soci e gli Amministratori in dipendenza del presente contratto di società, sarà devoluta al giudizio di tre arbitri amichevoli compositori da nominarsi</del>	Art.39 <b>Foro competente in via esclusiva per ogni controversia tra i Soci e tra i Soci e la società attinente all'interpretazione e/o esecuzione del presente Statuto è quello di Imperia.</b>	La modifica proposta risulta più coerente con la configurazione in controllo pubblico della società.



VERSIONE ATTUALE	VERSIONE MODIFICATA (PROPOSTA)	NOTE
<del>tutti dal Presidente del Tribunale di Imperia.</del> <del>Il Collegio Arbitrale giudicherà in via equitativa ed inappellabile.</del>		



## B) Il PEA realizzato negli esercizi 2019, 2022 e 2023.

PEA per linea					2019			2022			2023		
Linea	Descrizione	Tipo	Km	Km/h	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore
1	Ventimiglia - Ponte San Luigi	U	9,10	23,74	5.070	46.137,24	1.943,51	4.954	45.081,40	1.899,03	4.940	44.954,00	1.893,67
V001	Servizio Urbano Ventimiglia Varase 1/1	U	15,18	16,99	3.667	55.667,29	3.277,27	3.753	56.975,63	3.354,30	3.744	56.838,60	3.346,23
V002	Servizio Urbano Ventimiglia Alta 1/2	U	2,35	7,83	2.067	4.857,45	620,10	2.111	4.960,85	633,30	2.106	4.949,10	631,80
V000	Trasferimenti Ventimiglia	U	0,65	4,82	23.699	15.381,12	3.188,89	23.877	15.496,53	3.212,82	23.917	15.522,65	3.218,24
2	Sanremo - Ventimiglia	I	17,81	23,60	40.956	729.285,23	30.903,02	40.806	726.622,07	30.790,17	41.244	734.413,82	31.120,34
3	Ventimiglia - Trucco - Airole - Olivetta	I	16,44	25,96	5.286	86.903,64	3.347,08	5.369	88.270,53	3.399,72	5.754	94.593,50	3.643,25
4	Ventimiglia - Sealza	I	13,06	23,65	1.925	25.142,32	1.063,16	1.932	25.233,31	1.067,00	2.176	28.414,00	1.201,50
5	Ventimiglia - San Lorenzo	I	8,26	15,29	2.547	21.027,95	1.375,47	2.571	21.228,93	1.388,62	2.715	22.421,60	1.466,63
6	Ventimiglia - Torri	I	7,15	18,53	5.615	40.145,24	2.166,85	5.692	40.694,64	2.196,50	6.019	43.029,90	2.322,55
7	Ventimiglia - Dolceacqua - Rocchetta - Apricale	I	22,16	26,41	8.607	190.765,07	7.223,82	9.452	209.496,59	7.933,14	9.416	208.706,80	7.903,24
8	Ventimiglia - Soldano - Perinaldo	I	15,09	22,85	4.846	73.140,54	3.200,35	5.521	83.320,59	3.645,79	5.834	88.046,75	3.852,59
9	Bordighera - Vallebona	I	5,40	18,78	906	4.892,40	260,48	942	5.086,80	270,83	936	5.054,40	269,10



PEA per linea					2019			2022			2023		
Linea	Descrizione	Tipo	Km	Km/h	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore
10	Bordighera - Sasso - Seborga	I	11,32	22,03	3.736	42.311,57	1.920,45	3.804	43.075,94	1.955,15	3.796	42.984,50	1.951,00
B001	Servizio Urbano Bordighera Vallebona 11/1	U	10,53	20,05	4.472	47.098,95	2.349,09	4.522	47.620,98	2.375,13	4.514	47.538,30	2.371,01
B002	Servizio Urbano Bordighera Alta Atm 11/2	U	9,56	21,70	4.279	40.910,59	1.885,70	4.313	41.234,93	1.900,65	4.304	41.145,00	1.896,51
B003	Servizio Urbano Cimitero Bordighera 11/3	U	2,00	9,23	1.700	3.400,00	368,33	1.720	3.440,00	372,67	1.716	3.432,00	371,80
O001	Urbano Ospedaletti	U	7,57	19,11	3.981	30.133,11	1.577,09	4.066	30.776,49	1.610,76	4.056	30.700,80	1.606,80
12	Sanremo - Imperia - Andora	I	34,11	27,71	32.949	1.123.992,00	40.555,42	31.977	1.090.846,32	39.359,47	32.054	1.093.456,19	39.453,64
13	Sanremo - Bussana - Taggia	I	14,37	22,06	33.767	485.268,00	21.997,46	30.225	434.363,46	19.689,93	30.289	435.278,05	19.731,38
S00U	La Brezza - Villa Helios 14/U	U	5,42	16,29	22.169	120.092,17	7.370,09	22.556	122.187,14	7.498,66	22.617	122.518,92	7.519,02
S001	Autostazione - Borgo Baragallo 14/1	U	5,80	12,55	16.620	96.456,51	7.685,23	16.287	94.526,44	7.531,45	16.292	94.558,35	7.533,99
S002	Autostazione - Borgo Tinasso 14/2	U	4,13	12,07	4.222	17.414,65	1.442,43	4.263	17.584,88	1.456,53	4.274	17.630,25	1.460,28
S003	Autostazione - Foce Borgo 14/3	U	7,72	14,21	5.263	40.630,37	2.858,34	5.586	43.126,22	3.033,92	5.609	43.305,48	3.046,53
S004	Autostazione - Cimitero Armea 14/4	U	11,03	20,63	5.650	62.306,72	3.019,81	5.669	62.520,25	3.030,16	5.681	62.655,05	3.036,69
S005	Autostazione - Poggio - Casa Serena 14/5	U	12,24	16,81	4.533	55.481,57	3.301,25	4.788	58.598,63	3.486,72	4.794	58.666,20	3.490,74
S006	Autostazione - Coldirodi 14/6	U	8,09	17,48	7.948	64.295,85	3.677,64	7.627	61.697,25	3.529,00	7.646	61.850,54	3.537,77



PEA per linea					2019			2022			2023		
Linea	Descrizione	Tipo	Km	Km/h	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore
S007	Autostazione - Foce - Solaro 14/7	U	13,53	15,54	4.497	60.853,93	3.916,82	4.413	59.720,88	3.843,89	4.431	59.966,64	3.859,71
S008	Autostazione - Via Pascoli - Ospedale - San Pietro	U	5,15	13,74	14.547	74.908,29	5.452,69	14.781	76.111,56	5.540,28	15.072	77.612,50	5.649,53
S009	Autostazione - Verezzo 14/9	U	8,73	17,29	8.160	71.196,66	4.117,98	8.210	71.632,25	4.143,17	8.230	71.806,75	4.153,27
S010	Autostazione - San Bartolomeo - Villa - Gozo 14/10	U	11,25	16,99	5.432	61.096,53	3.596,14	5.761	64.795,36	3.813,85	5.783	65.041,72	3.828,35
S011	Autostazione - San Giacomo - San Romolo 14/11	U	13,57	19,70	6.671	90.532,05	4.595,18	6.447	87.486,95	4.440,62	6.462	87.685,22	4.450,68
S012	Autostazione - Via De Amicis 14/12	U	7,15	14,44	2.878	20.582,70	1.425,63	3.021	21.605,84	1.496,50	3.020	21.599,45	1.496,06
S013	Autostazione - Via Goethe 14/13	U	6,59	12,85	2.489	16.396,03	1.275,99	3.026	19.933,29	1.551,27	3.036	19.999,20	1.556,40
S014	Autostazione - San Giovanni 14/14	U	6,55	17,09	1.830	11.986,50	701,50	1.875	12.281,25	718,75	1.872	12.261,60	717,60
S015	Autostazione - Via Gavino 14/15	U	3,50	11,67	616	2.156,00	184,80	1.256	4.396,00	376,80	1.248	4.368,00	374,40
SR00	Trasferimenti Sanremo	U	2,14	9,89	6.971	14.939,61	1.510,32	7.035	15.077,37	1.524,25	7.016	15.037,00	1.520,17
15	Sanremo - Ceriana - Baiardo	I	23,69	20,82	4.868	115.329,42	5.540,37	4.452	105.469,77	5.066,72	4.451	105.456,75	5.066,09
16	Sanremo - Montalto - Carpasio - Triora	I	33,58	25,53	4.802	161.257,31	6.316,31	5.297	177.886,76	6.967,67	5.300	177.982,85	6.971,44
17	Sanremo - Arma - Castellaro	I	9,18	23,00	4.341	39.850,61	1.732,99	4.256	39.069,37	1.699,02	4.243	38.952,95	1.693,95



PEA per linea					2019			2022			2023		
Linea	Descrizione	Tipo	Km	Km/h	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore
18	Sanremo - Arma - Pompeiana	I	9,18	21,08	4.014	36.852,27	1.748,36	4.460	40.948,73	1.942,70	4.924	45.212,50	2.144,99
19	Sanremo - Arma - Terzorio	I	8,09	19,86	1.047	8.469,00	426,50	848	6.858,20	345,38	848	6.858,20	345,38
20	Imperia - San Lorenzo - Cipressa	I	10,32	23,41	2.459	25.375,46	1.084,18	2.644	27.290,01	1.165,98	2.861	29.529,66	1.261,67
21	Imperia - San Lorenzo - Pietrabruna	I	15,25	24,87	2.458	37.490,61	1.507,76	2.342	35.715,12	1.436,35	2.340	35.685,00	1.435,14
22	Imperia - San Lorenzo - Civezza	I	8,48	19,63	2.833	24.030,93	1.224,41	2.323	19.703,58	1.003,92	2.345	19.887,27	1.013,28
23	Imperia - Dolcedo - Lecchiore	I	10,78	21,87	3.400	36.641,47	1.675,72	2.941	31.690,96	1.449,32	2.930	31.572,15	1.443,89
24	Imperia - Dolcedo - Prela' - Villatalla	I	16,11	23,20	4.515	72.751,73	3.135,18	4.634	74.670,99	3.217,89	4.618	74.416,45	3.206,92
25	Imperia - Vasia - Pantasina	I	16,92	23,94	2.440	41.287,06	1.724,74	2.508	42.432,23	1.772,58	2.496	42.229,20	1.764,10
26	Imperia - Villa Viani	I	23,96	22,16	1.738	41.635,01	1.878,83	1.765	42.289,73	1.908,37	1.905	45.640,72	2.059,59
27	Imperia - Cesio - Caravonica	I	23,58	25,56	3.427	80.812,59	3.162,04	3.516	82.905,44	3.243,93	3.644	85.925,76	3.362,11
28	Imperia - Lucinasco - Conio - Poggialto	I	20,52	25,45	7.838	160.827,12	6.318,46	8.007	164.288,81	6.454,46	8.117	166.543,70	6.543,05
29	Imperia - Gorleri - Diano Marina	I	8,08	17,23	5.358	43.305,93	2.513,49	5.441	43.973,44	2.552,23	5.421	43.814,16	2.542,99
I001B	Oneglia - Via Cascione 30/1 Bis	U	4,44	17,99	23.424	104.094,72	5.787,40	14.683	65.251,15	3.627,80	14.664	65.166,66	3.623,10
I001	Oneglia - Sgorreto - Pontedassio 30/1	U	6,60	22,55	12.156	80.281,54	3.560,63	12.159	80.299,82	3.561,44	12.242	80.850,11	3.585,85



PEA per linea					2019			2022			2023		
Linea	Descrizione	Tipo	Km	Km/h	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore
I002	Oneglia - Piani 2 - Coppi Rossi 30/2	U	6,54	19,25	10.431	68.260,57	3.545,81	10.462	68.463,60	3.556,36	10.524	68.867,37	3.577,33
I003	Oneglia - Caramagna 30/3	U	6,43	20,48	11.018	70.871,00	3.461,02	11.177	71.893,31	3.510,94	11.211	72.111,56	3.521,60
I004	Oneglia - Artallo 30/4	U	5,19	16,75	3.777	19.618,84	1.171,02	3.910	20.307,41	1.212,12	3.900	20.255,04	1.208,99
I005	Oneglia - Sant'agata 30/5	U	8,99	21,33	3.887	34.962,69	1.638,88	3.987	35.858,27	1.680,86	3.978	35.776,26	1.677,02
I006	Oneglia - Poggi - Civezza 30/6	U	10,22	20,29	3.271	33.422,49	1.646,85	3.367	34.406,09	1.695,32	3.354	34.271,64	1.688,69
I007	Oneglia - Caramagna - Moltedo 30/7	U	11,39	21,97	2.955	33.656,45	1.531,81	3.014	34.330,84	1.562,51	3.022	34.419,85	1.566,56
I008	Oneglia - Caramagna - Montegrazie 30/8	U	12,57	22,21	3.078	38.687,01	1.741,55	3.160	39.722,48	1.788,16	3.162	39.750,00	1.789,40
I009	Oneglia - Costa D'oneglia 30/9	U	3,41	13,32	4.223	14.379,53	1.079,63	4.376	14.900,28	1.118,73	4.368	14.873,04	1.116,68
I010	Oneglia - Cantalupo 30/10	U	5,82	18,45	1.687	9.811,32	531,66	1.719	9.997,57	541,76	1.716	9.980,10	540,81
I011	Oneglia - Cascine 30/11	U	4,16	16,10	4.207	17.500,14	1.086,75	4.387	18.249,92	1.133,31	4.368	18.170,88	1.128,40
I012	Oneglia - Piani - Torrazza 30/12	U	9,56	23,49	4.260	40.740,73	1.734,52	4.388	41.962,57	1.786,54	4.368	41.771,34	1.778,40
I013	Oneglia - Borgo D'oneglia 30/13	U	5,14	19,90	3.644	18.731,20	941,42	3.748	19.264,72	968,23	3.744	19.244,16	967,20
I014	Oneglia - Ospedale - Trexenda 30/14	U	8,79	20,00	8.949	78.625,91	3.930,84	9.105	79.993,40	3.999,21	9.111	80.042,39	4.001,65
I015	Oneglia - Baite' 30/15	U	2,80	16,63	2.380	6.662,34	400,54	2.350	6.578,59	395,50	2.341	6.552,00	393,90



PEA per linea					2019			2022			2023		
Linea	Descrizione	Tipo	Km	Km/h	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore	Corse	Bus-km	Ore
I016	Oneglia - Collette 30/16	U	5,78	19,27	2.721	15.727,92	816,33	2.817	16.282,26	845,10	2.808	16.230,24	842,40
IM00	Trasferimenti Imperia	U	4,81	22,22	14.204	68.370,97	3.077,63	14.255	68.614,40	3.088,58	14.233	68.507,75	3.083,78
31	Diano Marina - Diano Castello	I	2,38	12,39	5.023	11.929,63	962,74	5.166	12.269,25	990,15	5.148	12.226,50	986,70
31Bis	Diano Marina - Stazione Fs	I	2,26	15,24	-	-	-	4.816	10.884,17	714,01	4.803	10.855,00	712,09
32	Diano Marina - Roncagli - Evigno	I	12,15	18,91	2.899	35.233,60	1.863,48	2.980	36.216,59	1.915,47	2.963	36.012,60	1.904,68
33	Diano Marina - Pairola - Tovo	I	15,83	22,78	2.447	38.723,78	1.700,16	2.506	39.657,45	1.741,15	2.496	39.499,20	1.734,20
34	Pieve Di Teco - Gazzo - Leverone - Aquila - Albenga	I	28,91	28,06	5.464	157.954,60	5.628,61	5.760	166.501,86	5.933,19	5.942	171.776,15	6.121,13
35	Pieve Di Teco - Moano - Armo	I	7,80	28,19	1.220	9.516,00	337,61	1.256	9.796,80	347,57	1.248	9.734,40	345,36
36	Pieve Di Teco - Mendatica - Cosio	I	17,81	25,19	1.378	24.545,72	974,45	1.232	21.942,27	871,09	1.519	27.051,80	1.073,94
37	Pieve Di Teco - Lavina - Genova - Rezzo	I	10,48	24,96	2.639	27.667,56	1.108,70	2.686	28.159,16	1.128,40	2.686	28.159,60	1.128,41



## C) L'organico complessivo del personale in servizio al 31/12/2023

<b>Categoria</b>	<b>N. per categoria</b>	<b>Parametro</b>	<b>N. per parametro</b>
Dirigenti	1	1	1
Impiegati	30	129	1
		155	3
		158	2
		170	1
		175	3
		183	2
		193	2
		205	8
		210	3
		230	1
		250	4
Capi operai	2	205	2
Operai - meccanici carrozzeri	27	130	1
		140	4
		160	2
		170	15
		180	2
		188	3



<b>Categoria</b>	<b>N. per categoria</b>	<b>Parametro</b>	<b>N. per parametro</b>
Operai - lavatori	14	100	4
		129	9
		130	1
Verificatori	5	140	1
		158	1
		183	3
Controllori	10	193	10
Autisti	213	140	55
		158	46
		175	39
		183	73
<b>Totale</b>	<b>302</b>		<b>302</b>



## D) La flotta dedicata al servizio di TPL al 31/12/2023 – elenco dettagliato

Autobus Uubani										
Matr.	Targa	Modello	Posti a sedere	Posti serv.	Posti in piedi	Posti disabili	Porte	Classe Euro	Lungh.	Età
2005	EW569PK	BREDAMENARINIBUS ZEUS	9+2	1	20	1	1	EL	5,890	8,18
2006	EW571PK	BREDAMENARINIBUS ZEUS	9+2	1	20	1	1	EL	5,890	8,18
2007	EW572PK	BREDAMENARINIBUS ZEUS	9+2	1	20	1	1	EL	5,890	8,18
2008	EW573PK	BREDAMENARINIBUS ZEUS	9+2	1	20	1	1	EL	5,890	8,18
2009	EW574PK	BREDAMENARINIBUS ZEUS	9+2	1	20	1	1	EL	5,890	8,18
3410	EL153LV	OTOKAR MAURI CENTRO	12	1	10	1	2	5	5,89	11,83
3411	EL172LV	OTOKAR MAURI CENTRO	12	1	10	1	2	5	5,89	11,79
3514	DZ132YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,70
3515	DZ152YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,67
3516	DZ133YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,70
3518	DZ150YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,67
3519	DZ131YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,70
3520	DZ153YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,67
3521	DZ149YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,67
3522	DZ151YW	IVECO A50/E4/I	10	1	12	1	2	4	6,948	13,67
3550	EW331EK	IVECO INDCAR 65C/E4 WING URBY	14+2	1	27	1	2	EEV	7,714	8,57
3551	EW332EK	IVECO INDCAR 65C/E4 WING URBY	14+2	1	27	1	2	EEV	7,714	8,57
3600	GK652CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,37
3601	GK653CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,37
3602	GK654CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,37
3603	GK657CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,36
3604	GK460CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,01
3605	GK461CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,01
3606	GK462CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,01



Autobus Uubani										
Matr.	Targa	Modello	Posti a sedere	Posti serv.	Posti in piedi	Posti disabili	Porte	Classe Euro	Lungh.	Età
3607	GK463CT	IVECO INDCAR MOBI	12	1	32	1	2	6	6,998	1,01
4417	CB241HR	ALE' AUTODROMO NEW	10	1	31	1	2	3	7,72	21,09
4419	DA021LZ	BREDAMENARINI M231/4 CU	10	1	45	1	2	3	7,885	17,65
4420	DA022LZ	BREDAMENARINI M231/4 CU	10	1	45	1	2	3	7,885	17,65
4421	DA020LZ	BREDAMENARINI M231/4 CU	10	1	45	1	2	3	7,885	17,65
4422	DA023LZ	BREDAMENARINI M231/4 CU	10	1	45	1	2	3	7,885	17,65
4423	DA024LZ	BREDAMENARINI M231/4 CU	10	1	45	1	2	3	7,885	17,65
4424	EF887NK	BREDAMENARINI VIVACITY+	12	1	43	1	2	EEV	7,900	12,68
4425	EF888NK	BREDAMENARINI VIVACITY+	12	1	43	1	2	EEV	7,900	12,68
4430	BZ692BZ	CACCIAMALI 65C/E4 URBY	15	1	25	1	2	4	7,430	13,21
4431	BZ696BZ	CACCIAMALI URBY	15	1	25	1	2	4	7,430	13,20
5101	GC576EA	SOLARIS URBINO 10	25	1	49	1		5	9,940	15,34
5102	GC575EA	SOLARIS URBINO 10	25	1	49	1		5	9,940	15,34
5103	GC577EA	SOLARIS URBINO 10	25	1	49	1		5	9,940	15,34
5104	GC578EA	SOLARIS URBINO 10	25	1	49	1		5	9,940	15,34
5105	GC574EA	SOLARIS URBINO 10	25	1	49	1		5	9,940	15,34
6138	EK 021CB	VAN HOOL A309	10	1	69	1	2	EEV	9,390	12,42
6139	EK 022CB	VAN HOOL A309	10	1	69	1	2	EEV	9,390	12,42
6140	EL044LV	VAN HOOL A309	10	1	69	1	2	EEV	9,390	11,98
6200	EJ880DC	MAN LION'S CITY	27	1	78	1	2	EEV	11,980	12,53
6201	EJ879DC	MAN LION'S CITY	27	1	78	1	2	EEV	11,980	12,53
6202	FY901WH	SCANIA OMNICITY	20	1	88	1	3	4	11,985	16,02
6203	FY900WH	SCANIA OMNICITY	20	1	88	1	3	4	11,985	16,02



Autobus Interurbani										
Matr.	Targa	Modello	Posti a sedere	Posti serv.	Posti in piedi	Posti disabili	Porte	Classe Euro	Lungh.	Età
3211	BK398WN	A45.E12 IVECO	19	1	0	0	1	2	6,860	23,59
3214	CE732FX	IVECO A50C13 219	19	1	0	0	1	3	6,948	20,76
3215	CE733FX	IVECO A50C13/L19	19	1	0	0	1	3	6,948	20,60
3216	CE735FX	IVECO A50C13/L19	19	1	0	0	1	3	6,948	20,61
3220	DA110LZ	IVECO A50C 19 H	19	1	0	0	1	3	6,948	17,52
3221	DA122LZ	IVECO A50C 19 H	19	1	0	0	1	3	6,948	17,48
3222	DA123LZ	IVECO A50C 19 H	19	1	0	0	1	3	6,948	17,48
3223	DH291GE	IVECO A50/E4/20/B	15	1	0	1	1	4	7,05	16,10
3224	DH343GE	IVECO A50/E4/20/B	19	1	0	0	1	4	6,948	16,04
3225	DH290GE	IVECO A50/E4/20/B	15	1	0	1	1	4	7,05	16,10
3226	DH507GE	IVECO A50/E4/21/B	18	1	0	1	1	4	7,048	15,75
3228	DZ137YW	IVECO A50/E4/20/C	19	1	0	0	1	4	6,948	13,69
3229	DZ138YW	IVECO A50/E4/20/C	19	1	0	0	1	4	6,948	13,69
3230	DZ136YW	IVECO A50/E4/20/C	11	1	0	2	1	4	6,948	13,69
3231	EF871NK	IVECO A50/E4/20/C	19	1	0	0	1	5	6,948	12,70
3233	GA013EG	IVECO A50C18	17	1	0		1	6	6,003	3,97
3234	FY996WH	IVECO A50C18	17	1	0		1	6	6,003	3,95
3235	FY999WH	IVECO A50C18	17	1	0		1	6	6,003	3,94
3236	GA000MG	IVECO A50C18	17	1	0		1	6	6,003	3,94
3237	GF030XP	IVECO A50/E4/20/B	20	1	0		1	4	6,948	16,46
3238	GM997VE	IVECO A65C18	20	1	0		1	6	7,291	0,24
3239	GM998VE	IVECO A65C18	20	1	0		1	6	7,291	0,24
3240	GM999VE	IVECO A65C18	20	1	0		1	6	7,291	0,20
3241	GR950FF	IVECO A65C18	20	1	0		1	6	7,291	0,20
4172	CX499YS	IRISBUS PROWAY	28	1	6	0	2	3	7,474	17,69
4173	CX498YS	IRISBUS PROWAY	28	1	6	0	2	3	7,474	17,69
4174	CX497YS	IRISBUS PROWAY	28	1	6	0	2	3	7,474	17,69



Autobus Interurbani										
Matr.	Targa	Modello	Posti a sedere	Posti serv.	Posti in piedi	Posti disabili	Porte	Classe Euro	Lungh.	Età
4180	EK908SW	INDCAR WING	30	1	4	0	2	5	8,508	12,15
4181	EL111LV	INDCAR WING	30	1	4	0	2	5	8,508	11,92
4182	FS940AR	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	4,75
4183	FS941AR	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	4,75
4184	FS942AR	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	4,75
4185	FS943AR	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	4,75
4186	FS944AR	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	4,75
4187	GJ776DX	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	1,66
4188	GJ777DX	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	1,66
4189	GJ778DX	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	1,66
4190	GJ779DX	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	1,66
4191	GN523XT	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	0,51
4192	GN524XT	INDCAR MOBI	22	1	9	1	2	6	7,997	0,51
6204	GB983RJ	MAN NU 313	42	1	31	0	2	4	11,980	15,93
6307	CX401YS	DE SIMON IN3 300L L1 2	48	1	25	0	2	3	10,67	17,85
6308	CX422YS	DE SIMON IN3 300L L1 2	48	1	25	0	2	3	10,67	17,81
6309	CX402YS	DE SIMON IN3 300L L1 2	48	1	25	0	2	3	10,67	17,75
9003	CJ733KM	SETRA S.315 UL	53	1	27	0	2	2	12	25,90
9605	DA239LZ	IRISBUS MOOVY	49	1	26	0	2	3	11,990	17,30
9611	DA234LZ	IRISBUS MOOVY	49	1	26	0	2	3	11,990	17,30
9619	EF992NK	IVECO CROSSWAY	46	1	43	1	2	5	11,995	12,81
9622	FS025AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,44
9623	FS023AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,44
9624	FS021AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,44
9625	FS020AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,44
9626	FS024AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,44
9627	FS022AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,44



Autobus Interurbani										
Matr.	Targa	Modello	Posti a sedere	Posti serv.	Posti in piedi	Posti disabili	Porte	Classe Euro	Lungh.	Età
9628	FS060AP	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	5,32
9629	FS978AR	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	38	1	2	6	12,050	4,95
9630	FY998WH	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	37	1	2	6	12,050	3,94
9631	FY997WH	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	37	1	2	6	12,050	3,94
9632	GA014EG	IVECO CROSSWAY 12LE	45	1	37	1	2	6	12,050	3,96
9633	GK793GK	IVECO CROSSWAY SFR152/01 LE	39	1	39	1	2	5	10,790	11,54
9634	GK857GK	IVECO CROSSWAY CBCW3/00	44	1	26	1	2	6	10,757	0,62
9635	GK858GK	IVECO CROSSWAY CBCW3/00	44	1	26	1	2	6	10,757	0,62
9636	GK859GK	IVECO CROSSWAY CBCW3/00	44	1	26	1	2	6	10,757	0,62
9637	GK880GK	IVECO CROSSWAY CBCW3/00	44	1	26	1	2	6	10,757	0,55
9638	GS961FJ	IVECO CROSSWAY SFR160	46	1	24	1	2	5	12,000	13,09
9639	GS960FJ	IVECO CROSSWAY SFR160	46	1	24	1	2	5	12,000	13,12
9640	GS959FJ	IVECO CROSSWAY SFR160	46	1	24	1	2	5	12,000	13,07
10001	DZ179YW	LION'S REGIO L	57	1	42	1	2	EEV	13,9	13,62
10002	DZ180YW	LION'S REGIO L	57	1	42	1	2	EEV	13,9	13,62



## E) Il PEA prospettico

PEA per linea					2025-2029		
N. Linea	Descrizione	Tipo	Lunghezza	Km/h	N. corse	Bus-km	Ore prod.
1	Ventimiglia - Ponte San Luigi	U	9,10	23,74	3.860	35.126,00	1.479,67
V001	Servizio Urbano Ventimiglia Varase 1/1	U	15,18	16,99	3.322	50.432,46	2.969,09
V002	Servizio Urbano Ventimiglia Alta 1/2	U	2,35	7,83	2.111	4.960,85	633,30
V000	Trasferimenti Ventimiglia	U	0,65	4,82	23.877	15.496,53	3.212,82
2	Sanremo - Ventimiglia	I	17,81	23,60	37.891	674.715,41	28.590,66
3	Ventimiglia - Trucco - Airole - Olivetta	I	16,44	25,96	4.974	81.776,42	3.149,60
4	Ventimiglia - Sealza	I	13,06	23,65	1.855	24.227,63	1.024,48
5	Ventimiglia - San Lorenzo	I	8,26	15,29	1.907	15.746,24	1.029,99
6	Ventimiglia - Torri	I	7,15	18,53	4.360	31.171,58	1.682,49
7	Ventimiglia - Dolceacqua - Rocchetta - Apricale	I	22,16	26,41	7.327	162.397,53	6.149,61
8	Ventimiglia - Soldano - Perinaldo	I	15,09	22,85	4.988	75.276,78	3.293,82
9	Bordighera - Vallebona	I	5,40	18,78	496	2.678,40	142,60
10	Bordighera - Sasso - Seborga	I	11,32	22,03	3.137	35.522,93	1.612,33
B001	Servizio Urbano Bordighera Vallebona 11/1	U	10,53	20,05	4.293	45.209,39	2.254,85
B002	Servizio Urbano Bordighera Alta Atm 11/2	U	9,56	21,70	3.555	33.987,99	1.566,62
B003	Servizio Urbano Cimitero Bordighera 11/3	U	2,00	9,23	1.110	2.220,00	240,50
O001	Urbano Ospedaletti	U	7,57	19,11	4.066	30.776,49	1.610,76
12	Sanremo - (Rotonda Valle Armea) - Imperia - Andora (Stazione FS)	I	35,90	27,71	31.977	1.148.010,12	41.422,03
13	Sanremo - Bussana - Taggia	I	14,37	22,06	28.943	415.939,83	18.854,77
S001	Autostazione - Borgo Baragallo 14/1	U	5,80	12,55	12.767	74.097,07	5.903,73
S002	Autostazione - Borgo Tinasso 14/2	U	4,13	12,07	4.263	17.584,88	1.456,53
S003	Autostazione - Foce Borgo 14/3	U	7,72	14,21	5.040	38.910,88	2.737,37



PEA per linea				
N. Linea	Descrizione	Tipo	Lunghezza	Km/h
S004	Autostazione - Cimitero Armea 14/4	U	11,03	20,63
S005	Autostazione - Poggio - Casa Serena 14/5	U	12,24	16,81
S006	Autostazione - Coldirodi 14/6	U	8,09	17,48
S007	Autostazione - Foce - Solaro 14/7	U	13,53	15,54
S008	Autostazione - Via Pascoli - Ospedale - San Pietro	U	5,15	13,74
S009	Autostazione - Verezzo 14/9	U	8,73	17,29
S010	Autostazione - San Bartolomeo - Villa - Gozo 14/10	U	11,25	16,99
S011	Autostazione - San Giacomo - San Romolo 14/11	U	13,57	19,70
S012	Autostazione - Via De Amicis 14/12	U	7,15	14,44
S013	Autostazione - Via Goethe 14/13	U	6,59	12,85
S014	Autostazione - San Giovanni 14/14	U	6,55	17,09
SR00	Trasferimenti Sanremo	U	2,14	9,89
15	Sanremo - Ceriana - Baiardo	I	23,69	20,82
16	Sanremo - Montalto - Carpasio - Triora	I	33,58	25,53
17	Sanremo - Arma - Castellaro	I	9,18	23,00
18	Sanremo - Arma - Pompeiana	I	9,18	21,08
19	Sanremo - Arma - Terzorio	I	8,09	19,86
20	Imperia - San Lorenzo - Cipressa	I	10,32	23,41
21	Imperia - San Lorenzo - Pietrabruna	I	15,25	24,87
22	Imperia - San Lorenzo - Civezza	I	8,48	19,63
23	Imperia - Dolcedo - Lecchiore	I	10,78	21,87
24	Imperia - Dolcedo - Prela' - Villatalla	I	16,11	23,20
25	Imperia - Vasia - Pantasina	I	16,92	23,94

2025-2029		
N. corse	Bus-km	Ore prod.
5.238	57.766,99	2.799,78
4.310	52.748,55	3.138,63
7.017	56.762,76	3.246,75
4.051	54.821,95	3.528,58
14.538	74.860,29	5.449,19
6.874	59.975,65	3.468,96
5.414	60.892,57	3.584,13
6.247	84.772,92	4.302,86
2.735	19.560,40	1.354,82
2.554	16.824,06	1.309,30
1.265	8.285,75	484,92
7.035	15.077,37	1.524,25
4.452	105.469,77	5.066,72
5.059	169.894,11	6.654,61
4.194	38.500,22	1.674,27
3.948	36.247,89	1.719,69
848	6.858,20	345,38
2.644	27.290,01	1.165,98
2.342	35.715,12	1.436,35
2.323	19.703,58	1.003,92
2.941	31.690,96	1.449,32
3.689	59.443,53	2.561,67
2.056	34.784,95	1.453,12



PEA per linea				
N. Linea	Descrizione	Tipo	Lunghezza	Km/h
26	Imperia - Villa Viani	I	23,96	22,16
27	Imperia - Cesio - Caravonica	I	23,58	25,56
28	Imperia - Lucinasco - Conio - Poggialto	I	20,52	25,45
29	Imperia - Gorleri - Diano Marina	I	8,08	17,23
I001B	Oneglia - Via Cascione 30/1 Bis	U	4,44	17,99
I001	Oneglia - Sgorreto - Pontedassio 30/1	U	6,60	22,55
I002	Oneglia - Piani 2 - Coppi Rossi 30/2	U	6,54	19,25
I003	Oneglia - Caramagna 30/3	U	6,43	20,48
I004	Oneglia - Artallo 30/4	U	5,19	16,75
I005	Oneglia - Sant'agata 30/5	U	8,99	21,33
I006	Oneglia - Poggi - Civezza 30/6	U	10,22	20,29
I007	Oneglia - Caramagna - Moltedo 30/7	U	11,39	21,97
I008	Oneglia - Caramagna - Montegrazie 30/8	U	12,57	22,21
I009	Oneglia - Costa D'oneglia 30/9	U	3,41	13,32
I010	Oneglia - Cantalupo 30/10	U	5,82	18,45
I011	Oneglia - Cascine 30/11	U	4,16	16,10
I012	Oneglia - Piani - Torrazza 30/12	U	9,56	23,49
I013	Oneglia - Borgo D'oneglia 30/13	U	5,14	19,90
I014	Oneglia - Ospedale - Trexenda 30/14	U	8,79	20,00
I015	Oneglia - Baite' 30/15	U	2,80	16,63
I016	Oneglia - Collette 30/16	U	5,78	19,27
IM00	Trasferimenti Imperia	U	4,81	22,22
31	Diano Marina - Diano Castello	I	2,38	12,39

2025-2029		
N. corse	Bus-km	Ore prod.
1.765	42.289,73	1.908,37
3.516	82.905,44	3.243,93
7.361	151.034,09	5.933,72
4.706	38.033,26	2.207,46
19	84,44	4,69
11.018	72.764,49	3.227,24
9.691	63.418,16	3.294,27
10.073	64.792,11	3.164,15
3.337	17.331,41	1.034,49
3.987	35.858,27	1.680,86
3.367	34.406,09	1.695,32
3.014	34.330,84	1.562,51
2.066	25.970,46	1.169,09
4.376	14.900,28	1.118,73
1.719	9.997,57	541,76
3.772	15.691,52	974,43
4.129	39.485,74	1.681,09
3.594	18.473,16	928,45
8.626	75.785,07	3.788,81
2.350	6.578,59	395,50
1.901	10.987,78	570,30
14.255	68.614,40	3.088,58
5.166	12.269,25	990,15



PEA per linea				
N. Linea	Descrizione	Tipo	Lunghezza	Km/h
31Bis	Diano Marina - Stazione Fs	I	2,26	15,24
31Bis2	Cervo - S. Bartolomeo - Diano Marina - Stazione FS	I	6,15	15,24
32	Diano Marina - Roncagli - Evigno	I	12,15	18,91
33	Diano Marina - Pairola - Tovo	I	15,83	22,78
34	Pieve Di Teco - Gazzo - Leverone - Aquila - Albenga	I	28,91	28,06
35	Pieve Di Teco - Moano - Armo	I	7,80	28,19
36	Pieve Di Teco - Mendatica - Cosio	I	17,81	25,19
37	Pieve Di Teco - Lavina - Cenova - Rezzo	I	10,48	24,96

2025-2029		
N. corse	Bus-km	Ore prod.
4.816	10.884,17	714,01
5.000	30.750,00	2.017,21
2.980	36.216,59	1.915,47
2.341	37.046,33	1.626,51
4.506	130.253,02	4.641,48
983	7.667,40	272,03
964	17.169,12	681,60
2.101	22.026,21	882,64



## F) Gli obiettivi e indicatori del contratto di servizio

Obiettivi e indicatori		2025	2026	2027	2028	2029
<b>1</b>	<b>Efficienza tecnica</b>					
1.a	Produttività personale addetto all'esercizio (Bus-km/N. addetti all'esercizio)	22.861	22.861	22.861	22.861	22.861
1.b	Produttività personale totale (Bus-km/N. addetti totali)	18.719	18.719	18.719	18.719	18.719
1.c	Operatività personale addetto all'esercizio (Ore produzione annue totali/N. addetti all'esercizio)	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
1.d	Produttività flotta aziendale (Bus-km/N. veicoli totali)	46.312	46.312	46.312	46.312	46.312
1.e	Operatività flotta aziendale (Ore produzione annue totali/N. veicoli totali)	2.127	2.127	2.127	2.127	2.127
1.f	Rinnovamento flotta aziendale (N. veicoli acquistati nell'anno/N. veicoli totali (t-1))	3%	4%	2%	1%	0%
<b>2</b>	<b>Efficienza economica</b>					
2.a	Costo operativo chilometrico (Costi operativi totali/Bus-km)	3,53	3,59	3,68	3,75	3,82
2.b	Costo operativo orario (Costi operativi totali/Ore produzione annue totali)	76,84	78,09	80,06	81,59	83,17
2.c	Costo operativo per utente (Costi operativi totali/N. utenti)	4,34	4,24	4,14	3,98	3,79
2.d	Costo operativo per addetto (Costi operativi totali/N. addetti totali)	66.047	67.123	68.821	70.136	71.489
2.e	Costo del lavoro per addetto totale (Costo del personale/N. addetti totali)	49.375	50.363	51.370	52.397	53.445
<b>3</b>	<b>Efficacia quali-quantitativa</b>					
3.a	Utenza per chilometro (N. utenti/Bus-km)	0,81	0,85	0,89	0,94	1,01
3.b	Utenza oraria (N. utenti/Ore produzione annue totali)	17,72	18,43	19,35	20,51	21,95
3.c	Utenza per corsa (N. utenti/N. corse annue totali)	10,04	10,44	10,97	11,62	12,44
3.d	Load factor	19,22%	19,99%	20,99%	22,25%	23,80%
3.e	Continuità del servizio (N. corse annue totali effettuate/N. corse annue totali)	99%	99%	99%	99%	99%
3.f	Puntualità del servizio (N. corse annue regolari/N. corse annue totali effettuate)	1%	1%	1%	1%	1%
3.g	Incidenza SPV (N. SPV/N. corse annue totali)	0,69%	0,76%	0,83%	0,92%	1,01%
3.h	Incidenza segnalazioni disservizi (N. segnalazioni disservizi/N. corse annue totali)	0,06%	0,05%	0,04%	0,03%	0,03%
3.i	Valutazione complessiva customer satisfaction	70%	72%	75%	77%	80%



Obiettivi e indicatori		2025	2026	2027	2028	2029
<b>4</b>	<b>Economicità</b>					
4.a	Incidenza ricavi da traffico	18%	19%	19%	20%	21%
4.b	Valore aggiunto per addetto	58.781	60.073	60.624	61.340	62.222
4.c	Valore aggiunto %	77,90%	78,19%	77,65%	77,57%	77,52%
4.d	EBITDA %	12,47%	12,64%	11,85%	11,31%	10,93%
4.e	ROS %	5,05%	4,20%	2,72%	2,04%	1,62%
4.f	ROI %	4,28%	3,73%	2,64%	2,12%	1,87%
4.g	ROE %	16,85%	11,13%	5,09%	2,61%	1,27%