

AUTOSERVIZI CERELLA SRL

Sede in VASTO - C.SO MAZZINI, 619

Capitale Sociale versato Euro 255.646,16

Iscritta alla C.C.I.A.A. di CHIETI

Codice Fiscale e N. iscrizione Registro Imprese 00091920694

Partita IVA: 00091920694 - N. Rea: 23591

Assoggettata alla direzione e coordinamento della SOCIETA' UNICA

ABRUZZESE DI TRASPORTO S.P.A. (TUA) UNIPERSONALE

(art. 2497 bis cod. civ.)

Relazione sulla Gestione al 31/12/2017

Signori Soci,

l'esercizio 2017 chiude con un risultato positivo di Euro 38.831, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di Euro 24.579.

Il bilancio che viene sottoposto alla Vostra approvazione rappresenta la reale situazione in cui si trova la Vostra società.

Rimandando l'analisi delle singole voci componenti la bozza di bilancio, redatta in ossequio alle prescrizioni di cui agli artt. 2423 – 2427 c.c., desideriamo sottoporre alla Vostra attenzione gli aspetti salienti dell'andamento della gestione nel trascorso esercizio e della attuale struttura patrimoniale e finanziaria della società.

Contesto di riferimento

La società AUTOSERVIZI CERELLA S.R.L. opera nell'ambito del trasporto pubblico locale e gestisce concessioni regionali per la Regione Abruzzo, concessioni ministeriali ordinarie ed effettua attività di noleggio.

Il capitale di Autoservizi Cerella S.r.l. risulta al 31.12.2017 così composto:

T.U.A. SPA	51,58%
DONATO DI FONZO & F.LLI SPA	18,76%
DI CARLO BUS SRL	11,33%
PASSUCCI VIAGGI SRL	11,33%
DI GIACOMO & C. SRL	4,00%
COSTANTINI SRL	1,00%
CIVITARESE SRL	1,00%
JACOVETTI SAS	1,00%

Andamento della gestione

Le attività svolte nel 2017 hanno ricalcato le stesse svolte nell'anno precedente, senza variazioni significative.

Le azioni condotte nel corso dell'esercizio possono essere così riassunte:

- Modifiche alla linea Lanciano–Vasto–Napoli–Salerno con variazioni di orario delle corse festive;
- Ristrutturazione TPL: nuova linea S.Salvo–Vasto–Ortona;
- Nuova Corsa Vasto Z.I–Val di Sangro per il Sabato;
- Sospensione della linea commerciale S.Salvo –Vasto–Teramo;

Nel corso dell'esercizio è continuato il disagio già registrato nei precedenti esercizi, causati dalle frane nelle zone interne, che hanno obbligato l'azienda ad effettuare corse straordinarie.

In relazione alle Linee commerciali Lanciano–Vasto–Napoli–Salerno è continuata la collaborazione in ATI con la società Di Fonzo Spa, con risultati più che soddisfacenti.

- Miglioramento e riorganizzazione della rete informativa;
- Adesione al Progetto Alternanza Scuola-Lavoro,
- Convenzione con l'Università D'Annunzio per n. 1 stage formativo dall'08/03/2017.
- Definito il pagamento dei nuovi autobus acquistati con i fondi PAR FAS 2007-2013;
- Avvio dei corsi relativi alla trasparenza amministrativa (legge 241/90) per formare il personale addetto, utilizzando i fondi messi a disposizione da FONDIMPRESA
- Adesione al Progetto I.T.S.- Istituto Tecnico Superiore Mobilità Sostenibile;
- Definizione della quasi totalità dei contenziosi pregressi, con esiti in gran parte favorevoli.

Contenzioso con Regione Abruzzo per l'ottenimento dei conguagli sui contributi di esercizio

La Autoservizi Cerella S.r.l. è concessionaria della Regione Abruzzo per il servizio di t.p.l. su linee extraurbane in virtù di atti concessori che, a partire dal 1998, sono stati prorogati ed estesi fino ad oggi da leggi regionali.

– Il legislatore nazionale, con la Legge Quadro 10 aprile 1981 n. 151 ha previsto l'erogazione di contributi di esercizio da parte della Regione " .. *sulla base di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto*"; inoltre, ha stabilito che "*le regioni, in collaborazione con gli enti locali o i loro consorzi, compiono annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di*

trasporto pubblico locale. Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui alla lettera a) dell'articolo 6 ...".

– La Regione Abruzzo, in attuazione dei principi e criteri direttivi contenuti nella L. 151/1981 ha emanato la Legge Regionale 9 Settembre 1983 n. 62 recante "Disciplina generale ed organica in materia di trasporti pubblici locali", definendo esaustivamente le procedure per la determinazione e l'erogazione dei contributi di esercizio alle aziende esercenti il trasporto pubblico locale.

– Per le finalità stabilite dall'art. 6 della L. 151/1981 e dall'art. 49 della L.R. 62/1983 e successive modificazioni, la Giunta della Regione Abruzzo ha successivamente approvato la Deliberazione n. 7786 del 23 Novembre 1990 che disciplina le procedure per il computo, in via consuntiva, dei costi economici standardizzati delle aziende esercenti il trasporto pubblico locale in concessione e dei relativi congruagli sui contributi di esercizio di spettanza delle medesime aziende. Alla Deliberazione sono state allegate Tabelle che riportano per ciascuna azienda concessionaria del servizio di T.p.l., i parametri (percordanze denunciate dalle società concessionari, numero agenti, numero autobus, percordanze per agente, percordanze per autobus, costo trazione, incidenza unitaria del costo del personale, incidenza unitaria dei costi tecnici di esercizio generali) che permettevano la determinazione dei Costi Standard consuntivi 1987, dei Costi Standard preventivi 1988 (ottenuto inflazionando i Costi Standard consuntivi dell'anno precedente), dei Ricavi Presunti (35% del Costo Standard Preventivo 1988), e del Deficit Standard preventivo dato dalla differenza tra i Costi Standard Preventivi 1988 ed i Ricavi Presunti.

Negli anni successivi al 1990 la Regione Abruzzo non ha mai calcolato il deficit standard consuntivo, limitandosi a determinare gli acconti da erogare ai concessionari sulla base dei costi standard relativi all'anno 1987, rivalutati secondo gli indici ISTAT FOI.

Per questo motivo la Regione Abruzzo ha deliberato (G.R. n.1091 del 28/11/2003) una proposta transattiva per la corresponsione dei saldi sui contributi di esercizio 1987-2003, a cui la società Autoservizi Cerella ha aderito.

L'inerzia della Regione Abruzzo è continuata anche per le annualità successive al 2003 e per questa ragione la Società ha deciso di richiedere giudizialmente il saldo dei contributi in c/esercizio dovuti dalla Regione Abruzzo per gli anni dal 2004 al 2012, per un importo di € 7.517.857,00, anche in ragione del fatto che ad Autoservizi Cerella è stato attribuito sin dal 1990 il più basso Deficit Standard tra tutte le aziende concessionarie t.p.l.

La causa è stata rubricata al n. 2015/2014 presso il Tribunale di L'Aquila.

La Regione Abruzzo chiamata in causa, ha contestato i criteri di computo indicati dall'azienda ed ha chiesto la restituzione con domanda riconvenzionale, a titolo di conguaglio ai sensi e per gli effetti dell'art. 56 della L.R. n. 62/83, delle somme versate in eccedenza pari ad euro 1.834.981,92.

Per la complessità della materia, nonché per le eccezioni proposte dalla Regione Abruzzo, che ha presentato domanda di riconvenzionale, il Tribunale di L'Aquila in data 31/05/2016 ha disposto una c.t.u., nominando il dott. Guglielmo Calvi Moscardi, al fine di pervenire alla determinazione, in via consuntiva, dei costi economici standardizzati del servizio di trasporto pubblico locale per le annualità che decorrono dal 2004 al 2012, del deficit chilometrico aziendale sottraendo al costo standard consuntivo i ricavi presunti determinati ai sensi dell'art. 6, 1° comma, lettera b della legge n. 151/1981 e del contributo chilometrico annuale spettante all'Autoservizi Cerella, nonché di quantificare conseguentemente l'importo dei conguagli sui contributi di esercizio spettanti alla medesima concessionaria ex artt. 56-58 della L.R. n. 62/1983 per le suddette annualità.

L'iter procedurale della c.t.u. si è concluso in data 13/02/2018, dopo essere stata più volte oggetto di osservazione da parte del perito di parte e dai legali della Società.

Gli esiti della c.t.u. del dott. Calvi Moscardi mostravano diverse soluzioni e rinviavano al Giudice la scelta di qual dovesse essere la prescelta, ma tutte le soluzioni partivano dai "costi economici standardizzati di cui alle Tabelle allegate alla Deliberazione 7786/1983" quale unica strada percorribile per effettuare i calcoli.

Sorprendentemente il Giudice dott. Ferrari del Tribunale di L'Aquila in data 29/03/2018 ha emesso la sentenza n. 276/2018 relativa al contenzioso con la Regione Abruzzo per l'ottenimento dei saldi dei contributi in c/esercizio per le annualità dal 2004 al 2012.

La sentenza condanna la Autoservizi Cerella S.r.l. al pagamento in favore di Regione Abruzzo della complessiva somma di € 1.489.983,94, compensando integralmente tra le parti le spese di lite e ponendo le spese di C.T.U. a definitivo carico delle parti in egual misura.

La società ha prontamente deciso di proporre appello avverso la sentenza, incaricando l'avv. Sandro D'Aloisio.

Il ricorso, che sarà a breve depositato, si basa sulle seguenti motivazioni in fatto e in diritto:

1. violazione dell'art. 183 sesto comma n. 1 c.p.c., in quanto non è esatto, come sostiene il Tribunale, che la Società non abbia contestato nei termini e nei modi di legge quanto asserito dalla Regione.

2. violazione dell'art. 2697 secondo comma c.c. La società attrice doveva provare - e lo ha fatto - l'inadempimento della Regione all'obbligo previsto per legge di calcolare in via consuntiva i costi economici standardizzati del servizio di trasporto pubblico locale in Abruzzo per le annualità dal 2004 al 2012 e determinare il relativo contributo chilometrico annuale spettante all'Autoservizi Cerella.

La Regione, che non ha negato di non aver adempiuto all'obbligo di legge, ha formulato "eccezione di pagamento", caricandosi del relativo onere della prova e ciò non è stato tenuto in nessuna considerazione dal primo giudice.

3. violazione dell'art. 113 c.p.c. comma 1, poiché il giudice, nell'emettere la sentenza avrebbe dovuto seguire le norme di diritto e, quindi, anche la normativa regionale del settore; cosa che non ha fatto evitando persino di darle una qualche esauriente interpretazione; si veda ad esempio quanto risulta dalla sentenza dove si dice testualmente "il dato normativo dal canto suo non è dotato di quella analiticità cui pare volersi attenere". La normativa di settore è chiarissima nel delineare il metodo di calcolo e cioè i "costi economici standardizzati di cui alle Tabelle allegate alla Deliberazione 7786/1983"; infatti, sia la Società nel ricorso introduttivo, che la Regione nella domanda riconvenzionale ed anche il Giudice che ha disposto la C.T.U. (nonché tutti i giudici che hanno affrontato la materia in precedenti giudizi) hanno chiaramente individuato quella quale unica strada percorribile per effettuare i calcoli. Peraltro, le tabelle delineano il corretto procedimento cui attenersi ed è proprio per fare questi calcoli così analitici che vengono sempre disposte le CTU, come nel nostro caso.

4. corretta interpretazione della normativa. La legge dello Stato n. 151/1981, è precisa nell'inquadrare la materia e nel dare agli articoli 5 e 6 le direttive generali a cui devono attenersi le regioni in materia di ordinamento, ristrutturazione e potenziamento dei trasporti pubblici locali. Ed in effetti a tale normativa dello Stato non poteva non attenersi la Regione Abruzzo con la Legge Regionale n. 62/1983.

Il riferimento normativo a "parametri obiettivi" esclude ogni possibilità di accontentarsi del fallace riferimento agli indici ISTAT FOI.

Il Tribunale, però, mentre conferma la fallacità dello stesso indice Istat Foi ("...pur non apparendo pienamente conforme al dettato normativo neanche l'adeguamento dei costi con applicazione degli indici dei prezzi al consumo FOI..." (pag.9)), lo prende a elemento centrale della sua decisione.

5. calcolo contributi. Per resistere alla domanda attrice e per avanzare la sua domanda riconvenzionale, la Regione ha fatto ricorso ad un travisamento dei fatti tante volte evidenziato e pur tuttavia sfuggito all'esame del primo giudice.

In questa causa si tratta esclusivamente dei contributi di esercizio da conguagliarsi ai fini delle percorrenze; e non di altro; la Regione per uscire fuori obbligo, ha indicato tra le somme da considerarsi gli altri contributi erogati per diversi titoli nel periodo oggetto di controversie, quali, ad esempio, il contributo di esercizio per le linee operaie, quello per le agevolazioni tariffarie, quello per i rinnovi dei C.C.N.L. e via dicendo.

La questione è di estrema facilità ed è stata mal governata dal Tribunale, perché qui - con tutta evidenza - non si discute se e di quali contributi ha goduto la società, ma se le sono stati o meno corrisposti i conguagli sui contributi di esercizio per le percorrenze effettivamente coperte.

Il Tribunale ha ritenuto che si dovesse tener conto dei soli contributi sulle linee operaie, ritenendo che gli stessi " verosimilmente sono relative a tratte oggetto di concessione". È in errore, però, il Tribunale perché le linee operaie sono l'esempio tipico di contributi da tenere sicuramente fuori da ogni ragionamento che riguarda il costo standard di esercizio, in quanto le linee operaie vengono svolte dagli esercenti il trasporto pubblico a tariffe imposte dalla Regione che non sono neppure minimamente remunerative del servizio (anzi vengono svolte sotto costo, anche in considerazione del fatto che si svolgono in notturno, durante le feste, etc. etc.) e per tale motivo con la L.R. 23.12.1999 n. 143 la Regione Abruzzo ha concesso un "contributo aggiuntivo" rispetto al "costo standard".

Ed è facile concludere che se il primo giudice avesse tenuto conto di queste ovvie considerazioni (a parte la corretta determinazione del costo standard, di cui s'è detto) avrebbe accolto la domanda principale e respinta quella riconvenzionale; e non avrebbe di certo fatto l'esatto contrario, respingendo la domanda principale ed accogliendo la domanda riconvenzionale.

6. manifesta illogicità della decisione. La sentenza, per i motivi suddetti, oltre ad essere errata è anche profondamente illogica perché rimette in ballo delle somme già autorizzate e contabilizzate ad altri fini e per altri scopi e che la Regione ha osato incredibilmente riconteggiare, per coprire i suoi debiti ed averne in avanzo. E tanto anche per dire che l'avversa domanda riconvenzionale, infondata, per le ragioni di cui al precedente punto, doveva pure essere colpita da una sanzione per temerarietà, da applicarsi addirittura *ex officio*, come la legge adesso, in certi casi permette.

Ed invece, incredibilmente, il primo giudice:

- s'è accontentato di una rivalutazione secondo gli indici Istat Foi;
- ha considerato computabili ai fini dei contributi di esercizio quelli “aggiuntivi” erogati per contributo alle linee operaie, facendo diventare così un credito dell'attuale appellante in un ingente debito di questo verso la Regione Abruzzo.

7. inammissibilità della domanda riconvenzionale. L'art. 49 della L.R. 62/1983, prevede che "l'importo del contributo che mediante gli acconti erogati risulti eccedere il contributo di cui al comma precedente è considerato quale acconto sugli esercizi successivi, salva la facoltà della Giunta regionale di provvedere in ogni caso al recupero delle eccedenze".

Sicché, in mancanza di un provvedimento specifico della Giunta Regionale la domanda riconvenzionale non poteva essere proposta e la controparte avrebbe dovuto, semmai, considerare le somme che ritiene di aver versato in avanzo sugli "esercizi successivi" quali acconti sugli esercizi successivi; questa soluzione non solo sarebbe stata conforme alla legge e più logica, ma soprattutto non avrebbe esposto la società appellante ad uno squilibrio di bilancio che lo stesso spirito delle leggi regolatrici richiedono.

L'eccezione è rilevabile d'ufficio, perché si riferisce ai presupposti previsti per legge che deve avere l'iniziativa della Regione Abruzzo

Inoltre, la Società appellante ritiene che la sentenza impugnata sia ingiusta e per l'immediato, al fine di scongiurare irreparabili danni che l'esecuzione della sentenza medesima produrrebbe all'appellante, verrà formulata richiesta di sospensione dell'esecutività ex art. 283 c.p.c..

* * *

Ai fini di fornire un migliore quadro conoscitivo dell'andamento e del risultato della gestione, le tabelle sottostanti espongono una riclassificazione del Conto Economico a valore aggiunto, una riclassificazione dello Stato Patrimoniale per aree funzionali e su base finanziaria e i più significativi indici di bilancio.

Principali dati economici

CONTO ECONOMICO	ANNO 2017	ANNO 2016	Differenze
RICAVI DIRETTI + CONTRIBUTI C/ESERCIZIO			
Ricavi da traffico	1.331.519	1.284.042	47.477
Corrispettivi da contratti di servizio e diversi	4.061	4.404	- 343
- (meno) Provvigioni vendita T.D.V.	- 13.437	- 13.110	- 327
Contributi regionali (comprese corse bis e straordinarie)	3.113.090	2.988.494	124.596
Contributi rinnovi CCNL	474.884	456.567	18.317
Contributi diversi in c/esercizio	328.694	310.409	18.285
TOTALE RICAVI DIRETTI + CONTRIB. C/ESERCIZIO	5.238.811	5.030.806	208.004
COSTI VARIABILI DIRETTI			
Costi diretti di trazione			
Carburante	825.852	753.980	71.872
Lubrificanti	16.002	19.044	- 3.043
Pneumatici	102.561	89.397	13.164
Materiali di consumo	32.378	41.562	- 9.184
Pedaggi autostradali	30.146	30.068	79
Rifornimento carburanti e pulizia autobus	94.488	93.472	1.017
Costi di manutenzione			-
Ricambi manutenzione	279.161	292.095	- 12.934
Manutenzione esterna	29.286	26.821	2.465
TOTALE COSTI VARIABILI DIRETTI	1.409.874	1.346.438	63.436
MARGINE LORDO DI CONTRIBUZIONE	3.828.937	3.684.368	144.568
COSTI FISSI DIRETTI			
Ammortamento autobus	284.496	260.552	23.944
- (meno) Contributi c/capitale	- 121.918	- 121.746	- 172
Canoni leasing autobus	86.058	111.454	- 25.395
Tasse possesso	30.107	27.982	2.125
Assicurazione veicoli	74.965	75.158	- 193
Canoni affitto immobili + noleggi	64.601	57.653	6.948
Salari e stipendi personale viaggiante	2.403.796	2.353.867	49.928
TOTALE COSTI FISSI DIRETTI	2.822.105	2.764.921	57.185
MARGINE SEMILORDO DI CONTRIBUZIONE	1.006.831	919.448	87.384

RICAVI INDIRETTI GESTIONE CARATTERISTICA				
Altri ricavi	14.304	26.344	-	12.040
COSTI INDIRETTI GESTIONE CARATTERISTICA				
Salari e stipendi personale non viaggiante	468.536	335.815		132.721
Consulenze esterne	104.695	112.378	-	7.683
Utenze esterne (telefoniche, elettriche, ecc.)	12.325	16.102	-	3.777
Spese generali e varie	243.367	343.622	-	100.256
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	11.371	15.322	-	3.951
Ammortamento immobilizzazioni materiali (escl. bus)	42.650	37.250		5.399
Canoni leasing macchinari	1.168	3.054	-	1.886
REDDITO OPERATIVO	137.023	82.247		54.776
Proventi ed oneri finanziari	- 97.212	- 45.716	-	51.496
Proventi ed oneri straordinari	6.341	- 7.021		13.363
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	46.152	29.509		16.643
Imposte sul reddito di esercizio	7.321	15.257	-	7.936
Utile (perdita) di esercizio	38.831	14.252		24.579

Il **reddito operativo** presenta un risultato positivo di €. 137.023, rispetto ad €. 82.247 dell'esercizio precedente, con un decremento di €. 54.776.

I **ricavi del traffico** delle linee della Regione Abruzzo ammontano a € 874.926 e sono cresciuti del 5,2 % rispetto all'anno precedente; i ricavi delle Linee Ministeriali ammontano a € 397.707 e registrano un incremento del 4,2% rispetto al 2016.

L'attività di **noleggio** ha generato ricavi per € 58.885, in riduzione rispetto all'anno precedente.

I **Contributi in c/esercizio** risultano così composti:

- Contributi chilometrici Regione Abruzzo (determinati sulla base della quota del deficit standard preventivo) per € 2.782.226;
- Contributi per corse bis e straordinarie per € 330.864;
- Contributi diversi per € 324.695: riguardano contributi per le linee operaie previsti dalla L.R. 23/12/1999, n. 143 per € 142.717, rimborso accise carburanti per € 145.496, contributi tariffari previsti dalla L.R. 22/12/2005 n. 44 per € 26.193 e contributo per rimborso oneri malattia per € 10.289.

- Contributi per la copertura dei rinnovi contrattuali del CCNL autoferrotranvieri per € 474.884. Per tale contribuzione regionale a copertura dei maggiori oneri per i rinnovi contrattuali del settore siglati il 20.12.2003, il 14.12.2004 ed il 14.12.2006, la Regione Abruzzo con nota del 14/02/2017 ha comunicato la mancata erogazione per l'anno 2016 e seguenti.

La nota regionale adduce motivazioni “interpretative” in ordine ai diversi aspetti applicativi tra cui la gestione delle risorse finalizzate alla copertura degli oneri per i rinnovi contrattuali del settore autoferrotranvieri, in relazione alle quali la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome avrebbe sottoposto ai Ministeri competenti ed alla presidenza del Consiglio dei Ministri apposita richiesta di chiarimenti, rimasta peraltro senza riscontro. La nota conclude affermando che “in attesa delle richieste indicazioni” i contributi sui maggiori oneri per i rinnovi contrattuali del settore autoferrotranvieri per l'anno 2016 non saranno erogati.

Rispetto a tali argomentazioni la società ha eccepito, sulla base di un qualificato parere legale, che la decisione è carente di ogni fondamento giuridico, oltre che essere in contrasto con quanto deliberato dalla Giunta Regionale (n.709 del 15/11/2016) dove, al punto 4 della parte dispositiva, si dava atto che gli oneri derivanti dall'applicazione della contrattazione collettiva del settore autoferrotranvieri non coperti dalla contribuzione ordinaria per il t.p.l. di cui alla L.R. N. 62/83 sarebbero stati coperti da ulteriori risorse finanziarie che si fossero resi disponibili sui capitoli di spesa costituenti il Fondo Unico Regionale in esito a maggiori trasferimenti statali per il t.p.l.

Alla luce di quanto sopra, è possibile affermare che il credito per il contributo in oggetto vantato dall'azienda ha avuto il riconoscimento giuridico proprio nella succitata delibera e che la deliberazione non si è concretizzata solo per la mancata previsione del relativo impegno di spesa e, quindi, può essere considerato un diritto di credito certo, liquido ed esigibile e per questa ragione è stato già imputato nel bilancio 2016 e viene confermato anche per il 2017.

Principali indici di redditività

Indici di redditività	31/12/2016	31/12/2016
ROE netto	5,20 %	5,20 %
ROE lordo	10,77 %	10,77 %
ROI	-0,97 %	-0,97 %
ROS	-4,73 %	-4,73 %

Principali dati patrimoniali e finanziari

Stato Patrimoniale per aree funzionali	31/12/2016	31/12/2016
IMPIEGHI		
Capitale Investito Operativo	5.408.394	6.225.962
- Passività Operative	3.138.644	4.366.194
Capitale Investito Operativo netto	2.269.750	1.859.768
Impieghi extra operativi	92.036	83.641
Capitale Investito Netto	2.361.786	1.943.409
FONTI		
Mezzi propri	312.797	273.964
Debiti finanziari	2.048.989	1.669.445
Capitale di Finanziamento	2.361.786	1.943.409

Indicatori di finanziamento delle immobilizzazioni	31/12/2016	31/12/2016
Margine primario di struttura	(1.235.184)	(1.517.838)
Margine secondario di struttura*	760.205	484.637

* il calcolo include i risconti passivi oltre i 12 mesi

Indici sulla struttura dei finanziamenti	31/12/2016	31/12/2016
Quoziente di indebitamento complessivo	16,58	22,03
Quoziente di indebitamento finanziario	6,55	6,09

Indicatori di solvibilità	31/12/2016	31/12/2016
Margine di disponibilità (CCN)	882.123	606.555
Quoziente di disponibilità	128,73 %	115,51 %
Margine di tesoreria	768.103	486.544
Quoziente di tesoreria	125,02 %	112,44 %

La solidità viene misurata dal **margin**e **primario e secondario di struttura**.

Il primo è dato dalla differenza tra patrimonio netto e attivo immobilizzato, mentre il secondo dalla somma tra patrimonio netto e debiti a medio lungo termine (nel quale vanno ricompresi anche i risconti passivi oltre i 12 mesi, generati dai contributi in c/capitale ottenuti per il rinnovo del parco rotabile) e l'attivo immobilizzato.

Il margine di struttura primario è aumentato rispetto all'esercizio precedente. La variazione può essere meglio interpretata se si tiene conto dell'andamento di altri due margini: il margine di struttura secondario e il margine di tesoreria. Il sistema rileva che, in questo esercizio, il margine di struttura secondario è aumentato rispetto all'esercizio precedente. Rileva, inoltre, che il margine di tesoreria è aumentato rispetto all'esercizio precedente. La struttura finanziaria dell'azienda, dunque, in termini dinamici, è migliorata, in tutti i suoi aspetti.

In sintesi, dunque, l'azienda presenta un margine primario di struttura negativo e un margine secondario di struttura positivo: si tratta di una situazione di equilibrio finanziario di lungo termine accettabile in quanto la copertura del fabbisogno finanziario durevole appare abbastanza sostenibile. Le fonti di finanziamento durevoli sono nel complesso elevate, e coprono abbondantemente il fabbisogno durevole, ma sono squilibrate, perché vi sono poche fonti durevoli proprie. Pare opportuno aumentare il capitale proprio. Quanto all'equilibrio finanziario di breve termine, il CCN e il margine di tesoreria sono positivi: si tratta di una situazione in cui l'Attivo Circolante è parzialmente coperto da fonti durevoli; allo stesso tempo, i mezzi monetari e quelli generabili mediante incasso dei crediti sono capienti rispetto alle passività correnti.

Ambiente e personale

Informazioni relative all'ambiente in base alle disposizioni del D.Lgs. 32/2007

La società svolge la propria attività nel rispetto delle disposizioni in materia di tutela dell'ambiente.

Non vi sono stati danni causati all'ambiente per cui la società è stata dichiarata colpevole in via definitiva; non vi sono state sanzioni o pene in via definitiva inflitte all'impresa per reati o danni ambientali.

Informazioni relative alle relazioni con il personale in base alle disposizioni del D.Lgs. 32/2007

Non vi sono stati morti sul lavoro, né infortuni gravi, né addebiti in ordine a malattie professionali dei dipendenti, né di mobbing.

La società ha adempiuto alle prescrizioni imposte dal D.Lgs. n. 81 del 8/4/2008 in materia di sicurezza e prevenzione sui luoghi di lavoro. In particolare sono stati predisposti i documenti relativi alla valutazione dell'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti da vibrazioni meccaniche e la relazione di valutazione dei rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

In riferimento al contenzioso, si precisa che negli ultimi anni si è progressivamente ridotto con la definizione della quasi totalità degli stessi.

Informazioni sui principali rischi ed incertezze

La società, per le peculiarità del settore in cui opera e per la struttura finanziaria in precedenza analizzata, non presenta rischi di natura finanziaria, pur in presenza di alcune momentanee criticità, generate dai ritardi nell'erogazione dei contributi da parte della Regione Abruzzo, che viene sopperita con il ricorso al sistema bancario.

Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio

In data il Tribunale di L'Aquila in data 29/03/2018 ha emesso la sentenza n. 276/2018 relativa al contenzioso con la Regione Abruzzo per l'ottenimento dei saldi dei contributi in c/esercizio per le annualità dal 2004 al 2012, con gli esiti ampiamente descritti nello paragrafo dedicato *ut supra*.

Evoluzione prevedibile della gestione

Le azioni intraprese dal CdA consentiranno un miglioramento dell'offerta di servizi al pubblico, con l'obiettivo di incrementare ulteriormente i ricavi da traffico; sarà, inoltre, posta sempre più attenzione al contenimento dei costi di gestione.

Destinazione del risultato dell'esercizio

Nell'invitarVi a voler approvare il bilancio testé illustrato, Vi proponiamo di utilizzare l'utile dell'esercizio 2017 di €. 38.830,84, nel modo seguente:

- €. 1.941,54 a Riserva Legale;
- €. 36.889,30 a parziale ricostituzione della Riserva di Rivalutazione D.L. 185/2008.

Vasto, li 30/05/2018

Il Presidente del C.d.A.

ANGELO POLLUTRI