



agenzia mobilità
provincia di Rimini

BILANCIO D'ESERCIZIO 2012

Delibera del Consiglio nr 19 del 10.10.2013 – Approvazione Progetto di Bilancio 2012

Delibera del Consiglio nr 27 del 7.11.2013 – Approvazione nuova relazione al Progetto di Bilancio 2012

Agenzia Mobilità
Provincia di Rimini
Consorzio di Enti Locali
Via C.A.Dalla Chiesa 38
47923 Rimini
P.IVA e CF 02157030400
Reg. Imp. di Rimini 15992
REA 245890

Indice

- Organi e cariche sociali	pagina	3
- Delibere di approvazione		4
- Prospetti di Bilancio		7
- Nota integrativa		12
- Relazione alla gestione		40
- Quote di partecipazione degli Enti Soci		73
- Relazione del collegio dei revisori		74

ORGANI E CARICHE SOCIALI

Consiglio di amministrazione

Roberta Frisoni - Presidente

Francesca Angelini

Massimo Stefanini

Claudio Dau

Gastone Mentani

Sindaci revisori

Pierfrancesco Cingolani - Presidente

Francesco Farneti

Raffaella D'Elia

Direttore Generale

Ermete Dalprato

Delibera n. 19 del 10.10.2013

Oggetto: Approvazione del Progetto di Bilancio 2012

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

VISTO

- Il D.Lgs. 267/2000;
- Il D.P.R. n. 902 del 4.10.1986 concernente l'approvazione del nuovo regolamento delle Aziende di servizi dipendenti dagli Enti Locali;
- Il Decreto del Ministero del Tesoro del 26 aprile 1995 che ha introdotto il nuovo schema di bilancio, con effetto dall'esercizio 1996, previsto dagli artt. 2423 – 2424 –2425 del Codice Civile e che è composto da: Stato Patrimoniale, Conto Economico Nota Integrativa;
- La Nota Integrativa, la Relazione sulla Gestione e gli allegati che ad esso si accompagnano;

VISTO il bilancio preventivo 2012 approvato con delibera di assemblea nr 8 del 18.7.2012 che ha previsto e determinato (anche nei tempi di versamento) a carico degli Enti Soci l'erogazione di contributi in c/esercizio affinché il conto economico della gestione TPL registri un risultato in pareggio;

VISTO che la gestione 2012, pur con sopraggiunti costi non prevedibili nella gestione del TPL mantiene nonostante ciò il risultato, in termini di contributi a carico degli Enti Soci, previsto in bilancio preventivo approvato dall'Assemblea;

VISTA la nota dei Comuni di Poggio Berni, Torriana, Santarcangelo di Romagna, Verucchio (prot. AM 3987/20129) che rappresenta un allegato della stessa delibera di approvazione del bilancio preventivo (su richiesta degli stessi Enti interessati), con la quale è stata ufficializzata la richiesta di una disamina approfondita dei costi specifici inerenti il funzionamento dell'ufficio TRC per il 2012;

SU PROPOSTA del Responsabile unico del procedimento Cinzia Panici - Dirigente del Settore Economico – Finanziario – Gestione Patrimonio;

ACQUISITO il parere favorevole del Direttore Generale;

a maggioranza dei presenti (si astiene il Consigliere Gastone Mentani per le motivazioni riportate a verbale), espressi a scrutinio palese

DELIBERA

- di approvare l'allegato Progetto di Bilancio dell'esercizio 2012, le cui risultanze contabili si riassumono come segue:

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

B) Immobilizzazioni	EURO 40.314.699
C) Attivo circolante	18.607.611
D) Ratei e Risconti	<u>22.801</u>

Totale Attivo EURO 58.945.111

PASSIVO

A) Patrimonio netto EURO 13.382.132

B) Fondi per rischi e oneri 139.030

C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato 383.466

D) Debiti 43.069.521

E) Ratei e Risconti 1.970.962

Totale Passivo EURO 58.945.111

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione EURO 21.512.991

Costi della produzione EURO 21.492.273

Differenza tra valore e costi della produzione EURO 20.718

Risultato netto della gestione finanziaria EURO 58.580

Risultato netto della gestione straordinaria EURO 2

Imposte su reddito d'esercizio EURO 79.300

Risultato netto EURO zero

- di proporre all'Assemblea dei Soci, l'approvazione del presente progetto di bilancio 2012;
- di dare mandato agli uffici tecnici di effettuare degli approfondimenti giuridico-economici sui criteri di riparto dei contributi a carico degli Enti Soci, da presentare alla prossima Assemblea dei Soci;
- di rimandare all'Assemblea dei Soci l'individuazione di eventuale diverso criterio di riparto dei contributi a carico degli Enti Soci sulla scorta delle risultanze degli studi;
- di rimandare all'Assemblea dei Soci la definizione dei tempi di versamento a saldo dei contributi 2012 proponendo quale termine ultimo, viste le esigenze di liquidità di Agenzia, la scadenza del 31.10.2013;
- di approvare ai sensi dell'art. 9 punto 3 della Convenzione del 18 dicembre 2000 l'allegato delle quote di partecipazione degli Enti Soci al patrimonio aziendale di cui al prospetto allegato al Bilancio Consuntivo 2012;
- di trasmettere la presente deliberazione, con i relativi allegati, al Collegio dei Revisori dei Conti ai sensi dell'art. 42 del D.P.R. 4.10.1986 n. 902 e del C.C. art.2429 e all'Assemblea Consorziale ai sensi dell'art. 72 della medesima legge e ai sensi dell'art. 114 comma 8 del D.Lgs. 267/2000;

F.to Presidente del Consiglio
D.ssa R.Frisoni

F.to Direttore Generale
Ing.E.Dalprato

F.to Segretario verbalizzabte
D.ssa I.Torrioni

Delibera n. 27 del 07.11.2013

Oggetto: Progetto di Bilancio 2012 approvato il 10.10.2013 con delibera n. 19 – approvazione nuova relazione sulla gestione da sostituirsi a quella allegata alla delibera n. 19.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RICHIAMATA integralmente la delibera n. 19 del 10 ottobre 2013 con la quale si approvava il progetto di bilancio relativo all'esercizio 2012 allegato all'atto deliberativo;

DATO ATTO che il progetto di bilancio, nella sua forma definitivamente approvata, era stato stilato ben prima della data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione;

VISTA in particolare la parte di relazione relativa ai "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e prevedibile evoluzione della gestione" aggiornata ai fatti accaduti entro la prima metà del mese di settembre 2012;

PRESO ATTO dell'opportunità espressa unanimemente dal Consiglio di Amministrazione, in seguito agli ultimi salienti avvenimenti inerenti il progetto TRC, di dare maggiore completezza e attualità alle informazioni esposte in bilancio al fine di meglio renderne edotta l'Assemblea e di aggiornare quindi la parte di cui sopra della "Relazione sulla Gestione" evidenziando i principali rilevanti accadimenti degli ultimi giorni riguardanti la realizzazione del TRC e di seguito succintamente descritti:

- determinazioni del Comitato di Coordinamento assunte nelle sedute del 17 settembre e del 24 ottobre 2013;
- positivo esito di tutti i ricorsi al T.A.R. ed al Tribunale di Rimini notificati ad AM a partire dalla fine di luglio e discussi nelle udienze del 10, 11 e 12 settembre e del 10 ottobre 2013;
- rigetto delle richieste di sequestro del cantiere;

RITENUTO altresì opportuno snellire contestualmente la precedente relazione allegata al Progetto di Bilancio già approvato in data 10.10.2013 stralciandone le parti eccessivamente analitiche ritenute non salienti per un'utile interpretazione dei fatti di gestione al fine di renderla più sintetica e di più agile lettura;

VISTA la nuova versione di relazione al bilancio 2012 rielaborata qui allegata;

SU PROPOSTA del RUP il Dirigente Settore Economico, Finanziario e Patrimonio sentita la volontà espressa dal Direttore Generale in base a quanto richiesto dal Consiglio di Amministrazione;

A VOTI UNANIMI espressi a scrutinio palese,

DELIBERA

1. di approvare la nuova stesura (qui allegata) della relazione facente parte del "Progetto di Bilancio dell'esercizio 2012" approvato con propria deliberazione n. 19 del 10.10.2013 in sostituzione della precedente presente nel fascicolo di bilancio allegato alla delibera di cui sopra;
2. di trasmettere la presente deliberazione, con il relativo allegato, al Collegio dei Revisori dei Conti ai sensi dell'art. 42 del D.P.R. 4.10.1986 n. 902 e del C.C. art. 2429 e all'Assemblea Consorziale, completa di relazione dei sindaci revisori, ai sensi dell'art. 72 della medesima legge e ai sensi dell'art. 114 comma 8 del D.Lgs. 267/2000.

F.to Presidente del Consiglio
D.ssa R.Frisoni

F.to Direttore Generale
Ing.E.Dalprato

F.to Segretario verbalizzante
D.ssa I.Torroni

**Bilancio d'esercizio
al 31/12/2012**

STATO PATRIMONIALE ATTIVO**31.12.2012****31.12.2011****B) Immobilizzazioni**, con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria**I. Immateriali**

4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	8.905	15.734
5) Avviamento	--	--
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.610	4.550
7) Altre	--	42.636
	13.515	62.920

II. Materiali

1) Terreni e fabbricati	7.922.731	8.047.445
2) Impianti e macchinario	497.378	622.564
3) Attrezzature industriali e commerciali	417.205	635.757
4) Altri beni	351.485	431.151
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	25.487.707	22.057.313
	34.676.507	31.794.230

III. Finanziarie

1) Partecipazioni in:		
d) altre imprese	3.000	3.000
	3.000	3.000
2) Crediti		
c) verso controllanti		
- entro 12 mesi	3.204.958	3.204.958
	3.204.958	3.204.958
d) verso altri		
- entro 12 mesi	74.454	74.454
- oltre 12 mesi	2.342.265	2.342.265
	2.416.719	2.416.719
	5.624.677	5.624.677

Totale immobilizzazioni **40.314.699** **37.481.827****C) Attivo circolante****I. Rimanenze**

5) Acconti a fornitori	5.325	6.224
	5.325	6.224

II. Crediti

1) Verso clienti		
- entro 12 mesi	549.845	478.186
	549.845	478.186
4) Verso controllanti		
- entro 12 mesi	6.524.801	8.991.960
- oltre 12 mesi	370.956	--
	6.895.757	8.991.960
5) Verso altri		
- entro 12 mesi	3.858.276	4.626.818
- oltre 12 mesi	831.798	1.900
	4.690.074	4.628.718
	12.135.676	14.098.864

IV. Disponibilità liquide

1) Depositi bancari e postali	6.461.487	6.564.958
3) Denaro e valori in cassa	4.763	117.762
	6.466.610	6.682.720

Totale attivo circolante **18.607.611** **20.787.808****D) Ratei e risconti**

- vari	22.801	41.561
	22.801	41.561

Totale attivo **58.945.111** **58.311.196**

STATO PATRIMONIALE PASSIVO**31.12.2012****31.12.2011****A) Patrimonio netto**

I. Capitale	11.665.446	11.665.446
VI. Riserve statutarie o regolamentari	1.716.684	1.716.684
VII. Altre riserve	2	-1
- Ris. da redaz. bil. in Euro	2	-1
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	0	0

Totale patrimonio netto	13.382.132	13.382.129
--------------------------------	-------------------	-------------------

B) Fondi per rischi e oneri

1) Fondo di trattamento di quiescenza e obblighi simili	57	57
3) Altri	138.973	129.311

Totale fondi	139.030	129.368
---------------------	----------------	----------------

C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato

	383.466	369.116
--	----------------	----------------

D) Debiti

6) Acconti		
- entro 12 mesi	54.980	54.680
- oltre 12 mesi	26.908.322	22.060.404
	26.963.302	22.115.084
7) Debiti verso fornitori		
- entro 12 mesi	10.020.068	13.796.022
	10.020.068	13.796.022
11) Debiti verso controllanti		
- entro 12 mesi	1.832.200	2.230.944
- oltre 12 mesi	3.716.581	3.588.380
	5.548.781	5.819.324
12) Debiti tributari		
- entro 12 mesi	122.429	43.971
	122.429	43.971
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
- entro 12 mesi	66.087	82.928
	66.087	82.928
14) Altri debiti		
- entro 12 mesi	272.194	173.805
- oltre 12 mesi	76.660	66.117
	348.854	239.922

Totale debiti	43.069.521	42.097.251
----------------------	-------------------	-------------------

E) Ratei e risconti

- vari	1.970.962	2.333.332
	1.970.962	2.333.332

Totale passivo	58.945.111	58.311.196
-----------------------	-------------------	-------------------

Conti d'ordine	31.12.2012	31.12.2011
Rischi assunti dall'impresa	5.023.751	5.895.353
Fideiussioni rilasciate	5.023.751	5.895.353
Impegni assunti dall'impresa	43.590.105	43.225.466
Beni di terzi presso l'impresa	250	250
Fideiussioni ed altre garanzie da terzi	3.169.602	2.626.353
Impegni contrattuali	40.420.253	40.598.863
Totale conti d'ordine	48.613.856	49.120.819

CONTO ECONOMICO GENERALE**2012****2011****A) Valore della produzione**

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	847.315	3.923.360
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	538.041	313.675
5) Altri ricavi e proventi:		
- vari	779.704	688.353
- contributi in conto esercizio	19.347.931	18.422.462
	20.127.635	19.110.815
Totale valore della produzione	21.512.991	23.347.850

B) Costi della produzione

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(15.799)	(33.180)
7) Per servizi	(18.148.119)	(18.417.168)
8) Per godimento di beni di terzi	(291.112)	(2.317.431)
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	(1.181.646)	(1.096.050)
b) Oneri sociali	(334.384)	(320.878)
c) Trattamento di fine rapporto	(90.580)	(83.711)
d) Trattamento di quiescenza e simili		--
e) Altri costi	(3.511)	(4.651)
	(1.610.121)	(1.505.290)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(21.927)	(163.998)
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(494.172)	(778.288)
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(271.652)	(53.600)
	(787.724)	(995.886)
13) Altri accantonamenti	(12.500)	(15.492)
14) Oneri diversi di gestione	(626.898)	(102.911)
Totale costi della produzione	(21.492.273)	(23.387.358)
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	20.718	(39.508)

C) Proventi e oneri finanziari

16) Altri proventi finanziari:		
- altri	58.591	39.757
17) Interessi e altri oneri finanziari:		
- altri	(11)	(237)
	(11)	(237)
Totale proventi e oneri finanziari	58.580	39.520

E) Proventi e oneri straordinari

20) Proventi:		
- arrot. da redaz. bil. in Euro	2	--
21) Oneri:		
- varie		(12)
	--	(12)
Totale delle partite straordinarie	2	(12)
Risultato prima delle imposte (A-B±C ±E)	79.300	0
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	79.300	0
	79.300	0
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	0	0

Nota integrativa

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO AL 31.12.2012

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 è redatto secondo lo schema tipo previsto dal D.M.T. del 26/04/1995 rispettando i criteri previsti dalla normativa civilistica e si compone come disposto dall'art. 2423 del Codice Civile di Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa, e dalla relazione sulla gestione. Il bilancio è redatto in unità di Euro. Si precisa quanto segue:

- a) ai sensi dell'art.2423-bis C.C., i criteri di valutazione di cui all'art.2426 C.C. non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente e non si sono verificati casi che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga dei criteri di valutazione previsti;
- b) non si è provveduto al raggruppamento di voci nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico tali da eliminare la voce complessiva preceduta da numeri arabi così come disposto dal D.M.T. 26/04/1995 e dall'art.2423-ter C.C.;

Si rinvia alla «Relazione sulla gestione» per le ulteriori informazioni richieste dalle vigenti normative.

In base al DPR 902/86, che prevede per le nostre aziende il confronto dei dati economici di consuntivo con quelli di preventivo, la nota integrativa nella parte riguardante la disamina dei dati economici è stata integrata con notizie sul confronto tra i dati consuntivi e preventivi e sulle cause delle differenze.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Il bilancio è redatto secondo i principi generali della prudenza, della competenza e nella prospettiva del proseguimento dell'attività, applicando con continuità i criteri di valutazione di seguito enunciati; tali criteri risultano conformi a quelli previsti dall'art. 2426 del Codice Civile integrati ed interpretati dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e dell'Organismo Italiano di Contabilità (OIC). La classificazione delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico rispecchia lo schema previsto negli art. 2424 e 2425 del Codice Civile.

Sono state omesse le voci che non portano saldi nell'esercizio corrente ed in quello precedente

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali sono state classificate e valutate in conformità a quanto disposto dal Principio contabile n.24. e sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, aumentato degli oneri accessori e ridotto del valore dell'ammortamento calcolato in quote costanti in proporzione alla diminuzione della possibilità della loro utilizzazione o della loro residua. I criteri ed i coefficienti di ammortamento non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono valutate al costo di acquisto o di produzione.

Nel costo di acquisto sono compresi anche gli oneri accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi diretti e indiretti: questi ultimi per la quota ragionevolmente imputabile al prodotto, relativi al periodo di fabbricazione e fino al momento dal quale il bene può essere utilizzato.

Le spese di manutenzione ordinaria aventi efficacia conservativa sono imputate integralmente al Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenute, mentre quelle aventi natura incrementativa sono attribuite all'immobilizzazione cui si riferiscono.

Gli ammortamenti sono stati calcolati in base alla vita utile stimata dei cespiti, tenendo conto della residua possibilità di utilizzazione economica nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2426 del Codice Civile. Pertanto, le quote di ammortamento sono rappresentative della partecipazione dei cespiti al processo produttivo e alla formazione dei ricavi. I beni entrati in funzione nel corso dell'esercizio sono ammortizzati dal momento in cui sono disponibili e pronti per l'uso; i coefficienti di ammortamento sono pertanto rapportati alla frazione d'anno corrispondente.

I criteri di ammortamento e i coefficienti percentuali di ammortamento applicati sono esposti in cadì seguito. I coefficienti non sono stati modificati rispetto al precedente esercizio.

Autoveicoli di servizio	12,50%
Attrezzature informatiche e macchine elettroniche	20,00%
Costruzione leggere TPL e Park	10,00%
Impianti fissi filovari	6,67%
Impianti e macchinari	10,00%
Attrezzatura d'officina	10,00%
Impianti di radiocomunicazione	12,50%
Macchine per ufficio	12,00%
Mobili ed arredi	12,00%
Parcometri	10,00% - 20,00%
Cavidotti	5,00%

Si segnala che per il beni in corso d'ammortamento al 01/01/1996, si è continuato, come negli esercizi precedenti ad utilizzare il coefficiente d'ammortamento calcolato sulla base della stima della nuova durata utile dei beni, riformulata a partire dall'esercizio 1996.

Tra i beni per i quali si sono determinati i nuovi coefficienti rientrano i fabbricati industriali per i quali vengono applicati i seguenti coefficienti:

Fabbricati strumentali:	
- Sede uffici	2,53%
- Deposito-Officina	3,30%

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Tutte le partecipazioni in imprese controllate, collegate ed in altre imprese, sono iscritte in bilancio secondo il criterio del costo ai sensi dell'art. 2426, primo e terzo comma, del Codice Civile, rettificato in presenza di perdite durevoli di valore.

CREDITI E DEBITI

I crediti sono iscritti al presumibile valore di realizzo sulla base dell'esame della situazione di solvibilità dei debitori. Il valore dei crediti iscritto nell'attivo è al netto dei fondi rettificativi e delle note di credito da emettere. I debiti sono contabilizzati al valore nominale.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

RATEI E RISCOINTI

Rappresentano quote di costi o ricavi comuni a più esercizi; sono iscritti secondo il principio della competenza economica e temporale.

COSTI E RICAVI ANTICIPATI

I costi ed i ricavi anticipati di competenza di esercizi successivi sono iscritti in ottemperanza al principio di correlazione tra costi e ricavi di competenza.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri, appostati nel passivo patrimoniale, sono stanziati per coprire perdite o debiti di natura determinata e di esistenza certa o probabile dei quali, alla data di chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza, per i quali gli stanziamenti ai fondi per rischi ed oneri riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione. Nella valutazione si è tenuto conto dei fatti di cui si è venuti a conoscenza anche dopo la chiusura dell'esercizio e sino alla data di redazione del presente bilancio.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è calcolato in base alla

legislazione ed ai contratti di lavoro vigenti per tutto il personale dipendente, tenuto conto delle rispettive anzianità, dei compensi percepiti e di quanto maturato dai singoli dipendenti, ed è espresso al netto del credito verso i dipendenti per l'anticipo delle ritenute fiscali sul T.F.R. che l'azienda ha a suo tempo versato in base a quanto previsto dalla legge n. 140/97 comprensive delle rivalutazioni richieste dalla normativa.

CONTI D'ORDINE

Gli impegni ed i conti d'ordine sono esposti al loro valore nominale tenendo conto degli impegni e dei rischi in essere alla chiusura dell'esercizio.

COSTI E RICAVI

Sono contabilizzati secondo il principio della competenza e della prudenza economica.

I ricavi e costi di natura finanziaria vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

COMMENTO ALLE PRINCIPALI VOCI DELL'ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

	Saldo 31/12/20 11	Variazione esercizio 2012				Saldo 31/12/2012
		Incremento	Incorpore zioni	Decrementi	Ammortament i	
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	15.733	590			7.418	8.905
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.550	2.160		2.100		4.610
Altre immobilizzazioni immateriali	42.636			28.127	14.509	0
TOTALI	62.919	2.750		30.227	21.927	13.515

La voce "Concessione, licenze, marchi e diritti simili" è costituita dalla capitalizzazione dei costi delle licenze software e sono ammortizzati in 5 anni.

Le "Altre immobilizzazioni immateriali" sono costituite in prevalenza dai costi sostenuti per le migliorie e la manutenzione straordinaria delle aree parcheggio gestite fino al 30.4.2012 (e poi riconsegnate alla proprietà Comune di Rimini) così come previsto da convenzione, e dalle spese per migliorie e manutenzioni effettuate su uffici in locazione ed ammortizzati sulla base della durata del contratto di locazione (nel 2012 la voce ha subito un decremento a seguito di rimborso parziale delle stesse da parte della proprietà dell'immobile).

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Non sono state effettuate rivalutazioni discrezionali o volontarie e le valutazioni effettuate trovano il loro limite massimo nel valore d'uso, oggettivamente determinato, dell'immobilizzazione stessa.

La tabella sottostante indica dettagliatamente i movimenti intervenuti nelle immobilizzazioni nel corso dell'esercizio.

	Saldo al 31.12.2011	Incrementi 2012	Decrementi 2012i	Ammortam enti 2012	Saldo al 31.12.2012
Terreni e fabbricati					
Valori di carico	10.398.845	15.500			10.612.823
Ammortamenti	(2.549.878)			(140.214)	(2.690.092)
Totale Terreni e Fabbricati	8.047.445	15.500		(140.214)	7.992.731
Impianti e macchinari					
Valori di carico	3.379.647		(4.897)		3.374.750
Ammortamenti	(2.757.083)		4.091	(124.380)	(2.877.372)
Totale Impianti e macchinari	622.564		(806)	(124.380)	497.378
Attrezz. Industr. e Comm.li					
Valori di carico	5.094.387	13.672	(1.999.106)		3.108.953
Ammortamenti	(4.458.631)		1.916.068	(149.185)	(2.691.747)
Totale Attrezz. Industr. e Comm.li	635.756	13.672	(83.038)	(149.185)	417.205
Altri beni					
Valori di carico	2.817.884	4.760	(779.696)		2.042.948
Ammortamenti	(2.386.732)		775.660	(80.391)	(1.691.463)
Totale Impianti e macchinari	431.152	4.760	(4.036)	(80.391)	351.485
Immobilizzazioni in conto ed acconti					
Valori di carico	22.057.314	3.436.057	(5.663)		25.487.708
Totale immobilizzazioni in conto ed acconti	22.057.314	3.436.057	(5.663)		25.487.708
TOTALI	31.794.232	3.469.989	(93.543)	(494.170)	34.676.508

Il principale investimento del 2012 è stato il Trasporto Rapido di Costa che ha visto l'apertura dei cantieri. Tale investimento vede tra le poste delle immobilizzazioni in conto alla voce "anticipi per realizzazione metropolitana di costa" l'importo più rilevante. Agenzia essendo il soggetto titolato alla realizzazione dell'opera andrà, all'atto della messa in funzione della stessa, ad ammortizzare l'investimento con quote annue che verranno sterilizzate della quota di sconto passivo derivante dai contributi degli Enti finanziatori dell'opera (che ora sono inseriti nella voce del passivo dello S.P. "acconti su contributi progetto TRC in corso").

Di seguito si illustra lo stato di avanzamento dell'investimento TRC negli anni raggruppato in una prima fase iniziata con gli studi di fattibilità fino al 2002 e poi per trienni, quindi l'anno in esame nel presente bilancio ed il totale progressivo.

PROGETTO TRASPORTO RAPIDO DI COSTA (TRC)	1995 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2011	2012	INVESTIMEN TO TOTALE AL 31.12.2012
Costi per acquisizioni aree - indennità di esproprio pagate e/o depositate	1.032.914	0	2.846.910	1.284.455	343.706	5.507.985
Incarichi tecnici esterni	1.864.814	1.168.795	1.352.174	860.344	241.950	5.488.078
Appalto opere civili	0	1.882.606	3.144.551	6.389.415	2.186.089	13.602.662
Capitalizzazione costi personale Agenzia	394.984	267.785	385.278	725.849	537.441	2.311.338
Costi funzionamento Ufficio di progetto capitalizzati	453.826	208.392	181.987	135.118	42.454	1.021.777
oneri finanziari per finanziamenti a copertura ritardi erogazione contributi	0	0	208.156	391.469	11.874	611.499
Totale	3.746.538	3.527.578	8.119.056	9.786.651	3.363.515	28.543.338

Al termine dell'esercizio 2012 le immobilizzazioni materiali, sono ammortizzate complessivamente per euro 9.950.674, equivalenti al 22,30% del loro valore nominale.

I decrementi sono dovuti principalmente alla conclusione della gestione sosta nel mese di aprile 2012 ed alla consegna dei cespiti interessati al Comune di Rimini (aree parcheggio e materiale vario), gratuitamente come previsto in convenzione.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

PARTECIPAZIONI

Al 31/12/2012 risulta iscritta una partecipazione di euro 3.000 all'associazione ALMA associazione delle agenzie di mobilità dell'Emilia Romagna.

CREDITI CHE COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Sono composti da:

- crediti "verso controllanti"

rappresentati dall'incasso di fondi regionali (L.204/95) da parte di AM e poi riversati al Comune di Rimini (in quanto si riferivano ad un ripiano di disavanzi gestionali di anni pregressi già coperti dagli Enti soci) e che in forza di accordi di programma stilati tra gli enti e la regione, dovranno ritornare ad AM per investimenti da realizzarsi.

- crediti "Verso altri"

costituiti principalmente: per euro 2.342.265 da depositi cauzionali al MEF per le indennità di esproprio non accettate dagli espropriati e per le quali è in corso il procedimento di valutazione presso la commissione provinciale per gli espropri; per euro 71.999 dal credito, vantato nei confronti del Comune di Riccione, per la realizzazione (a seguito di concessione) di un'area parcheggio di V.le Cortemaggiore a Riccione che il Comune ha deciso nel 1999 di riprendere in possesso prima della scadenza prevista dalla convenzione, l'importo di tale credito si riferisce (in maniera prudenziale) al solo valore attribuito alla concessione dell'area anche se la convenzione (n. 3175 del 22/11/1994) prevedeva pure l'indennizzo per gli interessi.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE- CREDITI	Saldo 31/12/2011	Saldo 31/12/201 2
Crediti verso controllanti	3.204.958	3.204.958
Crediti vs altri: Crediti diversi per depositi	74.454	74.454
Depositi Cauzionali	2.342.265	2.342.265
TOTALE	5.621.677	5.621.677

CREDITI (ATTIVO CIRCOLANTE)

I «Crediti verso clienti» in aumento del 38,79 % rispetto al precedente esercizio e sono composti da euro 843.963 quali crediti verso clienti ed euro 72.489 per fatture da emettere che al netto del fondo svalutazione crediti (euro 366.606), la cui movimentazione è esposta nella tabella seguente, portano al saldo di euro 549.845.

FONDI SVALUTAZIONE CREDITI	Saldo al 31/12/2011	Variazioni esercizio 2012		Saldo al 31/12/2012
		Utilizzi	Accantonamenti	
Fondo svalutazione crediti vs clienti	149.992		216.614	366.606
Fondo svalutazione crediti v Enti di rifer.	0	0	55.011	55.011
TOTALE	149.992	0	271.625	421.617

Sui crediti verso clienti non sussiste rischio di cambio, poiché tutte le obbligazioni assunte dai clienti sono in euro.

Gli accantonamenti effettuati nell'esercizio 2012 sono stati ritenuti opportuni a fronte di:

– ricognizione analitica e approfondita dei crediti già evidenziati in bilancio tra i crediti diversi alla posta "crediti in sofferenza" effettuata in collaborazione con lo studio legale al quale è stato affidato il recupero degli stessi negli anni (vedi nota dello studio legale del 8/7/2013 prot. Nr. 4137/2013)

– certificazione dei crediti rilasciata al Comune di Rimini da parte del Collegio dei Revisori di Agenzia (vedi lettera del 21.5.2013 prot. 2997) nella quale vengono riportati alcuni crediti pregressi di agenzia carenti dei rispettivi atti dirigenziali per l'impegno di spesa inerente a monte del servizio erogato oggetto del credito.

I «Crediti verso controllanti», per 6.524.801 sono rappresentati dai crediti verso gli Enti Soci del Consorzio prevalentemente per la quota di metà dei 2/3 dei contributi sul TPL previsti per il 2012 (tale quota era stata fissata dall'assemblea dei soci in erogazione entro il 30.9.2012).

I crediti sono esposti al netto del proprio fondo svalutazione crediti (euro 55.011) e delle note di credito da emettere.

CREDITI VERSO CONTROLLANTI	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Esigibili entro l'esercizio:		
Comune di Rimini	1.471.036	186.104
Comune di Santarcangelo	75.237	67.363
Comune di Riccione	2.600.173	2.684.448
Comune di Coriano	161.600	254.799
Comune di Bellaria	65.423	64.465
Comune di S.Mauro Pascoli	0	9.890
Comune di Cattolica	84.079	84.079
Comune di Gemmano	0	16.830
Comune di Misano A.	22.845	68.093
Comune di Montegrolfo	2.369	4.799
Comune di Montescudo	0	18.795

Comune di Morciano	106.836	84.554
Comune di Saludecio	0	10.169
Comune di S.Clemente	20.057	5.368
Comune di Montefiore	4.319	10.580
Comune di Gabicce	0	1.467
Comune di Tavolato	4.461	4.696
Provincia di Rimini	435.588	89.085
Comunità Montana Alta Valmarecchia	0	210
Enti Pubblici di riferimento per fatture da emettere	3.566.981	2.914.018
Fondo svalutazione crediti su Enti di riferimento	0	(55.011)
TOTALE	8.9910960	6.524.801
Esigibili oltre l'esercizio		
Comune di Rimini per contributi c/capitale		370.956
TOTALE	8.991.960	6.895.757

I crediti più rilevanti risultano nei confronti di:

- Comune di Riccione in prevalenza per contributi su investimento TRC 2006-2011 per euro 2.684.448; tali crediti pregressi nel mese di marzo 2013 sono state intraprese le azioni legali nei confronti dell'Ente Socio per il recupero del credito.
- Comune di Coriano per contributi su servizi minimi TPL dal 2005 al 2012 per euro 254.799. L'Ente nonostante la formalizzazione di un piano di rientro dai debiti, stilato il 12.8.2011, non ha proceduto come concordato al versamento della quota prevista per il 2012.

La posta "Enti pubblici di riferimento per fatture da emettere" si riferisce alla quota residua dei contributi TPL previsti per il 2012 e per i quali l'Assemblea dovrà esprimersi sui criteri di riparto e sui tempi di versamento.

Esigibili oltre l'esercizio:

- Comune di Rimini per euro 370.956 quale credito per contributi c/capitale relativo alla realizzazione dell'investimento "Organizzazione aree di fermata";

I crediti "verso altri" si compongono delle seguenti voci:

CREDITI VERSO ALTRI	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Esigibili entro l'esercizio		
Crediti verso stato	3.577.036	3.723.821
Crediti verso regione per contributi c/capitale	615.184	0
Crediti verso regione per altri crediti	204.992	123.038
Crediti diversi	229.676	11.417
Esigibili oltre l'esercizio		
Crediti verso regione per contributi c/capitale	1.900	615.184
Crediti in sofferenza oltre esercizio	0	216.614
TOTALE	4.628.718	4.690.074

L'importo più rilevante per un totale di euro 3.520.460 è relativo al credito IVA ed all'importo per iva chiesta a rimborso. I crediti verso regione sono relativi ai contributi in c/capitale da incassare per la realizzazione di investimenti quali realizzazione sottostazione, realizzazione accessi ZTL, qualità aria PTTA e realizzazione impianto filoviario L.15/94 (interventi previsti nei vari accordi di programma stilati negli anni con la Regione).

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide sono costituite da c/c bancari e da disponibilità di cassa. Tutti i conti correnti sono in euro pertanto non soggetti a rischio di cambio.

Disponibilità liquide	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Banche c/c	6.554.397	6.455.275
Poste c/c	10.561	6.572
Cassa	117.762	4.763
TOTALE	6.682.720	6.466.610

RATEI, RISCONTI E COSTI ANTICIPATI DI COMPETENZA DI ESERCIZI FUTURI

Ratei, risconti attivi	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Risconti Attivi	41.561	22.801
TOTALE	41.561	22.801

I «Risconti attivi» si riferiscono a quote di costi, non di esclusiva competenza dell'esercizio 2012, che hanno già avuto la loro manifestazione numeraria.

Il saldo al 31/12/2012 è principalmente composto da costi vari di competenza di più esercizi quali:

- utenze, formazione, abbonamenti, ecc. per euro 13.460,
- assicurazione per euro 4.316,
- affitti passivi euro 330
- canoni software e di manutenzione per euro 4.695

COMMENTO ALLE PRINCIPALI VOCI DEL PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il Capitale di dotazione del Consorzio, ammonta a euro 11.665.446 ed è suddiviso in quote di partecipazione (come da prospetto allegato) tra 27 Enti Locali consorziati.

Il Patrimonio netto del Consorzio ha visto, fino al 2010, una notevole riduzione a causa dell'uso delle riserve (costituite negli anni per finalità di finanziamento degli investimenti) per la copertura di perdite di esercizio non coperte da contributi degli Enti Soci come previsto in statuto.

Dall'anno 2011 i contributi versati dagli Enti Soci sono diventati capienti e le riserve sono rimaste immutate e risultano (come da denominazione) da destinarsi all'investimento TRC.

PATRIMONIO NETTO	Saldo al 31.12.2010	Variazioni esercizio 2011		Saldo al 31.12.2011	Variazioni esercizio 2012		Saldo al 31.12.2012
		Decrementi	Incrementi		Decrementi	Incrementi	
I Capitale di dotazione	11.665.446			11.665.446			11.665.446
VII Riserve statutarie o regolamentari:	5.227.073	(3.510.389)		1.716.684			1.716.684
per rinnovo impianti	634.779	(634.779)		0			
per rinnovo impianti parcheggi	8.232			8.232			8.232
per sviluppo TRC	4.584.062	(2.875.610)		1.708.452			1.708.452
VII Altre riserve:							
Arrotondamento euro	1			(1)	2		2
VII Utili (Perdite) portati a nuovo	(2.024.458)	2.024.458		0			
IX Utili (Perdite) d'esercizio	(1.485.931)	1.485.931		0			
TOTALE	13.382.131			13.382.129			13.382.132

In riferimento alle notizie sulle riserve di patrimonio netto sotto i profili della disponibilità e della loro eventuale distribuzione (come richiesto dal riformato art. 2427, n. 7bis C.C. interpretato dal documento n. 1 dell'Organismo Italiano di Contabilità) nella distinzione prevista tra:

- 1) quelle che sono destinabili ad aumento di capitale,
- 2) quelle da destinarsi a copertura perdite
- 3) quelle da distribuire ai Soci

si ritiene che, ai sensi del regolamento del Consorzio, essendo le stesse formate con accantonamento di utili di esercizi precedenti e destinate (anche per denominazione) a

finanziare investimenti futuri, possano per loro natura essere (tutte) ricomprese tra quelle di cui al punto 2) e possano essere utilizzate (ai sensi del C.C. e dei corretti principi contabili) per la copertura di eventuali perdite di esercizio.

FONDI IMPOSTE, RISCHI E ONERI E T.F.R.

FONDI	Saldo al 31.12.2011	Variazioni esercizio 2012		Saldo al 31.12.2012
		Incrementi	Utilizzi/Decrementi	
Fondo integrativo di previdenza	57			57
Fondo vertenze legali in corso	129.311	12.500	(2.838)	138.973
Fondo TFR	544.466	90.677	(78.884)	556.259
Credito per acconti imposte su TFR	175.350	7.781	(10.338)	172.793

Il decremento del “fondo vertenze legali in corso” si riferisce all'utilizzo del fondo per le spese legali relative ad una causa con l'agenzia immobiliare Millecase, mentre l'incremento è generato dall'accantonamento effettuato in seguito a notifica ricevuta su una causa intrapresa dagli ex dipendenti della cooperativa Urbania (che gestiva le aree di sosta) per il perdurare del ritardo sul versamento del TFR maturato alla chiusura del rapporto di lavoro, che vede Urbania ancora oggi parzialmente inadempiente. Agenzia Mobilità è stata chiamata in causa in quanto corresponsabile con l'appaltatore per le pendenze con il personale dipendente incaricato di svolgere le funzioni oggetto dell'appalto.

Il valore del fondo TFR al termine dell'esercizio è conforme a quanto dovuto al personale e l'accantonamento è stato calcolato nel rispetto delle leggi, del contratto di lavoro aziendale e, per quanto non previsto, dal C.C.N.L. di settore. Si fa presente che nel prospetto di bilancio il credito per acconti imposte su TFR, che vanta un saldo al 31/12 di euro 172.793, è esposto in diretta diminuzione del fondo stesso.

Inoltre, a seguito della riforma della previdenza complementare (D.lgs 252/2005; legge 296/2006, articolo 1, commi 755 e seguenti e comma 765) l'importo indicato nella colonna “Accantonamenti” non comprende le somme versate alle forme pensionistiche complementari o al “Fondo di tesoreria INPS”.

DEBITI VERSO BANCHE

Non sussistono nel 2012 debiti con Istituti Bancari per affidamenti, mutui o altro.

DEBITI (ESCLUSE BANCHE)

DEBITI (ESCLUSO BANCHE)	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Acconti	22.115.084	26.963.302
Debiti verso fornitori entro 12 mesi	13.796.022	10.020.068
Debiti verso controllanti	5.819.324	5.548.781
Debiti tributari	43.971	122.429
Debiti verso istituti previdenza / sicurezza sociale	82.928	66.087
Altri debiti	239.922	348.854
TOTALE	42.097.251	43.069.521

La consistenza della voce "Acconti" è rappresentata dalle erogazioni degli Enti Locali (Comune di Rimini e di Riccione) e dello Stato per l'investimento TRC (Trasporto rapido costiero) che è in fase di costruzione. Gli Enti firmatari degli accordi di programma devono provvedere al finanziamento dell'opera pro-quota. Tali acconti alla conclusione dell'opera verranno girati al valore dell'immobilizzazione oppure lasciati come posta di risconto passivo da utilizzarsi nel corso degli anni per sterilizzare parte dell'ammortamento che l'opera, allorché sarà posta in esercizio, maturerà tra i costi annuali di gestione.

Per quanto attiene la voce "Debiti verso controllanti" la voce più rilevante, per euro 3.588.380 è relativa all'entità delle risorse derivanti dalla Legge 204/95 e Legge 32/93 ancora disponibili per la realizzazione di futuri investimenti da individuarsi, insieme agli Enti (in particolare il Comune di Rimini). Tale voce trova la sua capienza nella già commentata posta di credito verso controllanti inserita tra i crediti delle immobilizzazioni finanziarie. Tra tali debiti è inserita anche la voce "debiti vs enti di riferimento per fatture da ricevere" per euro 1.246.239 importo che si riferisce alle competenze ancora da erogare al Comune di Rimini per la concessione delle aree di sosta (competenze aggiuntive 2010 e 2011 e competenze base come da contratto 2012).

I "debiti verso fornitori" sono tutti con scadenza entro i dodici mesi ed espressi in valuta di conto e comprensivi dell'importo delle fatture da ricevere dove la voce più rilevante è quella relativa alle fatture da ricevere dal gestore ATG per euro 7.799.295 che si riferiscono ad oneri extra-corrispettivo contrattuali degli anni 2011 e 2012 e del saldo del corrispettivo base 2012 (erogato solo in acconti mensili e pari all'importo della rata erogata dalla Regione durante il corso dell'anno).

I «Debiti tributari» sono così composti:

DEBITI TRIBUTARI	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Debito IRES	0	0

Debito IRAP	0	79.300
Ritenute redditi lavoro autonomo	2.800	1.557
Ritenute redditi lavoro dipendente	41.171	41.572
TOTALE	43.971	122.429

La tabella seguente specifica in dettaglio le voci incluse in "Altri debiti". Si informa che l'importo relativo alla voce "cauzioni" (entro l'esercizio) è relativo al versamento della cauzione provvisoria da parte della Cassa Depositi e Prestiti effettuata per la partecipazione alla gara per la concessione di mutuo, restituita nei primi mesi del 2013.

ALTRI DEBITI	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Entro l'esercizio		
Personale c/retribuzioni	92.493	84.073
Debiti v/organi statutari	4.088	4.088
Debiti v/organizzazioni sindacali	0	272
Cauzioni	0	130.000
Debiti diversi	77.224	53.761
Oltre l'esercizio		
Debiti Verso dipendenti per ferie oltre anno	40.397	50.940
Debiti diversi	23.220	23.220
Cauzioni	2.500	2.500
TOTALE	239.922	348.854

RATEI, RISCONTI PASSIVI E RICAVI ANTICIPATI DI COMPETENZA SUCCESSIVI ESERCIZI

RISCONTI PASSIVI	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
Risconti passivi	27.298	3.652
Ricavi sospesi per contributi c/impianti	2.306.034	1.967.310
TOTALE	2.333.332	1.970.962

Nei "Risconti passivi" sono contabilizzati alla voce "Ricavi sospesi per contributi c/impianti" i contributi ricevuti dagli Enti (Comuni e Regione) per la realizzazione di interventi definiti negli Accordi di programma stipulati negli anni; la riduzione della posta, per euro 338.724, rispetto al precedente esercizio è conseguente all'imputazione a conto economico, tra gli "Altri ricavi e proventi", della quota di contributo di competenza dell'anno, determinata proporzionalmente agli ammortamenti inerenti i beni finanziati con i

contributi stessi appostati a risconto.

ONERI FINANZIARI IMPUTATI NELL'ESERCIZIO A VALORI ISCRITTI NELL'ATTIVO.

Nell'esercizio 2012 sono stati imputati, al conto immobilizzazioni in corso per anticipi realizzazione TRC, oneri finanziari per euro 11.874 .

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine al termine dell'esercizio sono costituiti da:

CONTI D'ORDINE	Saldo al 31/12/2011	Saldo al 31/12/2012
RISCHI ASSUNTI		
Fideiussioni prestate	5.895.353	5.023.751
IMPEGNI ASSUNTI		
Beni di terzi presso l'azienda	250	250
Fideiussioni ed altre garanzie da 3i	2.626.353	3.169.602
Impegni contrattuali	40.459.863	40.420.253
Creditori per fideiussioni		
TOTALE	49.120.819	48.729.522

Tra i rischi assunti – fideiussioni prestate sono allocate prevalentemente le fideiussioni rilasciate all'ufficio iva di Rimini per la riscossione dei crediti iva.

Tra gli impegni assunti troviamo fideiussioni ricevute ed impegni contrattuali in prevalenza inerenti il TRC. Riguardo al gestione TPL tra gli impegni sono compresi contributi su acquisto mezzi per residui euro 125.887.

COMMENTO ALLE PRINCIPALI VOCI DEL CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono esposti i conti economici delle singole gestione TPL e SOSTA

CONTO ECONOMICO GESTIONE TPL	2012	2011
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	178.941	493.137
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	538.041	313.675
5) Altri ricavi e proventi:		
- vari	759.752	685.756
- contributi in conto esercizio	19.347.931	18.422.462
	20.107.683	19.108.218
Totale valore della produzione	20.824.665	19.915.030
B) Costi della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(13.581)	(14.422)
7) Per servizi	(17.978.196)	(17.765.146)
8) Per godimento di beni di terzi	(100.835)	(90.997)
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	(1.047.596)	(916.173)
b) Oneri sociali	(292.563)	(264.372)
c) Trattamento di fine rapporto	(74.689)	(68.817)
e) Altri costi	(3.417)	(4.124)
	(1.418.266)	(1.253.486)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(7.418)	(35.497)
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(468.658)	(644.597)
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	(271.625)	(50.000)
	(747.701)	(730.094)
13) Altri accantonamenti	(12.500)	(15.492)
14) Oneri diversi di gestione	(532.875)	(84.903)
Totale costi della produzione	(20.803.948)	(19.954.540)
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	20.717	(39.510)
C) Proventi e oneri finanziari		
16) Altri proventi finanziari:		
- altri	58.591	39.757
17) Interessi e altri oneri finanziari:		
- altri	(11)	(237)
Totale proventi e oneri finanziari	58.580	39.520
E) Proventi e oneri straordinari		
20) Proventi:		
- arrot. da redaz. bil. in Euro	3	7
21) Oneri:		
- varie	0	(17)
Totale delle partite straordinarie	3	(10)
Risultato prima delle imposte (A-B±C ±E)	79.300	0
22) Imposte sul reddito dell'esercizio	(79.300)	0
a) Imposte correnti		
23) Utile (Perdita) dell'esercizio	0	0

CONTO ECONOMICO GESTIONE SOSTA		2012	2011
A) Valore della produzione			
1)	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	668.374	3.430.223
5)	Altri ricavi e proventi:		
	- vari	19.952	2.597
		19.952	2.597
Totale valore della produzione		688.326	3.432.820
B) Costi della produzione			
6)	Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(2.218)	(18.758)
7)	Per servizi	(169.928)	(652.022)
8)	Per godimento di beni di terzi	(190.277)	(2.226.434)
9)	Per il personale:		
	a) Salari e stipendi	(134.050)	(179.877)
	b) Oneri sociali	(41.821)	(56.506)
	c) Trattamento di fine rapporto	(15.891)	(14.894)
	e) Altri costi	(94)	(527)
		(191.856)	(251.804)
10)	Ammortamenti e svalutazioni:		
	a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(14.509)	(128.501)
	b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(25.514)	(133.691)
	d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	0	(3.600)
		(40.023)	(265.792)
14)	Oneri diversi di gestione	(94.023)	(18.008)
Totale costi della produzione		(688.325)	(3.432.818)
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)		1	2
C) Proventi e oneri finanziari			
16)	Altri proventi finanziari:		
	- altri		
17)	Interessi e altri oneri finanziari:		
	- altri		
Totale proventi e oneri finanziari			
E) Proventi e oneri straordinari			
20)	Proventi:		
	- arrot. da redaz. bil. in Euro	(1)	(2)
Totale delle partite straordinarie		(1)	(2)
Risultato prima delle imposte (A-B±C ±E)			
22)	Imposte sul reddito dell'esercizio		
	a) Imposte correnti		
23) Utile (Perdita) dell'esercizio		0	0

COMMENTI AI SINGOLI VALORI DEL CONTO ECONOMICO GENERALE

VALORE DELLA PRODUZIONE

I «Ricavi delle vendite e delle prestazioni» comprendono i ricavi di competenza dell'esercizio 2012 effettivamente realizzati nello svolgimento dell'attività di gestione delle aree di sosta e del trasporto pubblico locale.

Le tabelle seguenti offrono uno spaccato dei ricavi delle vendite per tipo di attività.

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	2011	2012	Preventivo 2012
Biglietti dell'attività di trasporto	5.138	9.909	0
Biglietti e abbonamenti attività gestione sosta	3.430.223	668.374	475.000
Servizi particolari di trasporto pubblico locale	487.999	169.032	100.000
TOTALE	3.923.360	847.315	575.000

I ricavi delle vendite subiscono, come valore assoluto, un decremento del 78,45 % rispetto al 2011, ciò è dovuto al venir meno dei ricavi relativi alla gestione della sosta del Comune di Rimini a seguito della scadenza della concessione dell'affidamento della stessa avvenuta come da contratto il 30.04.2012, che come è evidenziato nel prospetto del conto economico relativo a tale attività ha comportato una variazione negativa del 79.95%.

La voce «Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni» di euro 538.041, è dovuta all'iscrizione del ricavo a storno di costo, per la quota capitalizzata di costo di personale di AM (occupato in esclusiva all'ufficio di progetto del TRC) e di una quota di costo di personale generale di AM in base all'impegno profuso nel 2012. Rispetto al 2011, ed al valore previsto in bilancio preventivo 2012, si ha un valore più alto in quanto con l'avvio nel 2012 della fase esecutiva dell'opera.

	2011	2012	Preventivo 2012
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	313.675	538.041	300.000

La voce «Altri ricavi e proventi» comprende ricavi accessori rispetto ai ricavi tipici della funzione di Agenzia così raggruppati:

RICAVI DIVERSI	2011	2012	Preventivo 2012
Provvigioni, locazioni e proventi vari	196.729	227.443	160.000
Plusvalenze da alienazione cespiti gestione caratteristica	5.083	3.336	0
Sopravvenienze attive	97.832	173.752	0
Risarcimento danni da terzi	10.493	850	0
Rivalutazione acconti imposte TFR	6.550	5.525	0
Rimborsi diversi	16.350	7.797	12.000
TOTALE	333.037	418.703	172.000

La voce «Provvigioni, locazioni e proventi vari» comprende per euro 163.667 il rimborso dei costi, per utenze e servizi vari, addebitati a Start Romagna per l'utilizzo della sede in comune di Via C.A. Dalla Chiesa a Rimini; comprende inoltre il canone per la concessione delle pensiline del trasporto pubblico locale per euro 28.800.

Nella voce «Sopravvenienze attive» gli importi più rilevanti sono relativi:

- al rimborso dell'accisa sul carburante per euro 74.831, rimborsataci da ATG a seguito della liquidazione dell'agevolazione a loro pervenuta dalla Stato sui consumi 2011
- dagli sgravi contributivi su premi e dal recupero oneri malattia per euro 28.610
- dalla sopravvenienza sulla stima del premio stanziato nell'anno 2011 per euro 11.545,
- dallo stralcio della valorizzazione delle ferie e dei riposi compensativi non usufruiti al 2011 ed imputati, per euro 40.397 a seguito di nuova valorizzazione per il 2012.

Corrispettivi	2011	2012	Preventivo 2012
Proventi per prestazioni di servizi a terzi	261.411	267.488	220.000
Proventi per servizi vari ad Enti Locali	93.513	92.905	90.000
TOTALE	355.316	361.001	310.000

La voce «Proventi per prestazioni di servizi a terzi» comprende principalmente alcuni servizi prestati alla Start Romagna nell'ambito del contratto di servizi di TPL, quali l'affitto dei locali ufficio/officine, utilizzo degli impianti strumentali al TPL e di altri servizi connessi all'utilizzo della sede di Via C.A. Dalla Chiesa a Rimini per euro 212.354. Altri ricavi da prestazioni a terzi sono gli introiti per le sub-concessioni dei trenini per euro 22.352 ed alcune prestazioni professionali quali i servizi amministrativi prestati a Start Romagna per euro 32.782.

La voce «Proventi per servizi vari a Enti Locali» comprende quanto fatturato al Comune di Rimini a seguito della convenzione per il servizio di controllo accessi ZTL.

La voce «Contributi in c/esercizio» è così dettagliata:

CONTRIBUTI IN C/ESERCIZIO	2011	2012	Preventivo 2012
Contributi c/esercizio regione Emilia Romagna	14.093.705	14.306.196	14.249.436
Quota annua contributi c/capitale a storno ammortamento	521.339	338.724	271.230
Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali	3.437.321	4.230.233	4.245.808
Contributi per incremento e riqualificazione TPL	334.097	472.778	472.778
TOTALE	18.422.462	19.347.931	19.239.252

La voce «Contributi in c/esercizio Regione E.R. » comprende il contributo in conto esercizio per servizi minimi di TPL erogati dalla Regione Emilia Romagna in base all'accordo di programma e di servizio sottoscritto e sulla base del riparto delle risorse disponibili, effettuato dalla Regione in base alle percorrenze chilometriche annuali pattuite.

La voce «Quota annua contributi c/capitale a storno ammortamento» rappresenta la quota di competenza annua dei contributi ricevuti dalla Regione Emilia Romagna o da altri Enti, per la realizzazione d'investimenti, imputati annualmente proporzionale all'ammortamento di beni interessati dal contributo ottenuto.

La voce di «Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali» è costituita per euro 4.070.808 dalla quota di contribuzioni a carico degli Enti Soci come prevista in bilancio preventivo 2012 approvato dall'Assamblea dei Soci e per euro 159.425 quale contributo per la riduzione della velocità commerciale (di pari importo all'addebito che la società gestrice del TPL effettuerà per l'esercizio 2012) che la Provincia di Rimini, il Comune di Rimini ed il Comune di Riccione si sono impegnati a rimborsare ad AM già dall'anno 2003 (delibera di assemblea dei soci nr 9/2003).

Di seguito nel prospetto che segue è evidenziato il piano di riparto dei contributi per al gestione TPL deliberati per il 2012; all'Assemblea verrà demandata al decisione di individuare eventualmente, a parità di importo totale di euro 4.070.808 diverso criterio di riparto tra gli Enti stessi.

RIPARTIZIONE GESTIONE TPL CONSUNTIVO 2012									
SOCI	PROV.	COMUNE	PERCORRENZE 2012	% su tot.km	% su km Enti che contrib.	CONTRIBUTO KM PARI A 2/3 DEL DISAVANZO TPL	QUOTE PARTECIPAZIONE ENTI LOCALI AD A.M.	CONTRIBUTO CONSORTILE IN BASE A QUOTE PARTEC. PER COPERTURA 1/3 DISAVANZO TPL	TOTALE CONTRIBUTO
SI	RN	BELLARIA IGEA M.	365.765,15	4,95%	4,93%	133.875,78	0,793%	10.760,50	144.636,28
SI	FC	BORGHI	6.411,91	0,09%	0,09%	2.346,86	0,019%	257,82	2.604,68
NO	PU	CARPEGNA	1.346,89	0,02%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*2)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	CATTOLICA	132.429,66	1,79%	1,79%	48.471,33	2,040%	27.681,49	76.152,83
NO	FC	CESENATICO	4.311,46	0,06%	0,06%	1.578,06	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	1.578,06
SI	RN	CORIANO	182.824,46	2,47%	2,47%	66.916,62	0,304%	4.125,09	71.041,71
SI	PU	GABICCE	3.251,95	0,04%	0,04%	1.190,26	0,019%	257,82	1.448,08
SI	RN	GEMMANO	33.403,85	0,45%	0,45%	12.226,33	0,032%	434,22	12.660,55
NO	PU	MAIOLLO	4.922,57	0,07%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
NO	PU	MERCATINO CONCA	2.979,42	0,04%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	MISANO ADR.	255.472,25	3,46%	3,45%	93.506,85	0,657%	8.915,07	102.421,92
SI	RN	MONDAINO	10.772,23	0,15%	0,15%	3.942,81	0,095%	1.289,09	5.231,89
NO	PU	MONTE GRIMANO	8.599,20	0,12%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	MONTECOLOMBO	29.282,13	0,40%	0,39%	10.717,72	0,097%	1.316,23	12.033,95
NO	PU	MONTECOPIOLO	7.081,07	0,10%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	MONTEFIORE C.	16.675,25	0,23%	0,22%	6.103,40	0,019%	257,82	6.361,22
SI	RN	MONTEGRIDOLFO	4.459,37	0,06%	0,06%	1.632,20	0,027%	366,37	1.998,57
SI	RN	MONTESCUDO	35.570,25	0,48%	0,48%	13.019,27	0,045%	610,62	13.629,89
SI	RN	MORCIANO DI R.	105.525,56	1,43%	1,42%	38.624,01	0,642%	8.711,53	47.335,54
NO	PU	NOVAFELTRIA	187.851,28	2,54%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
NO	PU	PENNABILLI	23.480,72	0,32%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
NO	PU	PIETRARUBBIA	3.123,26	0,04%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	POGGIO BERNI	51.957,22	0,70%	0,70%	19.017,16	0,045%	610,62	19.627,78
NO	RSM	REP. SAN MARINO	12.852,87	0,17%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	RICCIONE	735.856,82	9,96%	9,92%	269.335,14	5,365%	72.799,62	342.134,75
SI	RN	RIMINI	4.157.747,46	56,27%	56,07%	1.521.800,78	79,629%	1.080.514,57	2.602.315,35
NO	PU	S.AGATA FELTRIA	24.698,08	0,33%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	RN	SALUDECIO	37.809,45	0,51%	0,51%	13.838,85	0,108%	1.465,49	15.304,34
SI	RN	SAN CLEMENTE	89.559,38	1,21%	1,21%	32.780,14	0,102%	1.384,07	34.164,21
SI	RN	SAN GIOVANNI IN M.	66.886,74	0,91%	0,90%	24.481,60	0,402%	5.454,88	29.936,48
NO	PU	SAN LEO	65.291,52	0,88%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
NO	FC	SAN MAURO P.	16.858,27	0,23%	0,23%	6.170,39	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	6.170,39
			2.427,03	0,03%		NO ADDEBITO (*2)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*2*3)
SI	RN	SANTARCANGELO DI R.	372.051,64	5,04%	5,02%	136.176,74	1,270%	17.233,09	153.409,82
NO	PU	SASSOFELTRIO	12.785,17	0,17%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	FC	SAVIGNANO SUL R.	58.116,49	0,79%	0,78%	21.271,55	0,019%	257,82	21.529,36
SI	FC	SOGLIANO AL R.	2.803,97	0,04%	0,04%	1.026,30	0,019%	257,82	1.284,11
NO	PU	TALAMELLO	16.494,00	0,22%		NO ADDEBITO (*1)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*3)	NO ADDEBITO (*1*3)
SI	PU	TAVOLETO	7.312,00	0,10%	0,10%	2.676,31	0,019%	257,82	2.934,12
SI	RN	TORRIANA	48.013,33	0,65%	0,65%	17.573,63	0,009%	122,12	17.695,76
SI	RN	VERUCCHIO	183.220,75	2,48%	2,47%	67.061,67	0,052%	705,61	67.767,28
				100,00%	94,60%				
SI		PROVINCIA DI RIMINI	1.601.136,25						
		Contribuz.25% km extraurbani	400.284,06		5,40%	146.510,25	8,153%	110.630,99	257.141,24
SI		COMUNITA' MONTANA ALTA VALMARECCHIA					0,019%	257,82	257,82
		TOTALE			100,00%	2.713.872,00	100,00%	1.356.936,00	4.070.808,00

Totale km	7.388.282,08
Km Enti contribuenti	7.414.633,06

NOTE

*1) SONO STATI ESCLUSI DALL'ADDEBITO I COMUNI DELLA REGIONE MARCHE E S.MARINO

*2) SERVIZI CONTRIBUITI SEPARATAMENTE

*3) ENTI LOCALI NON SOCI

Infine nella posta "Contributi in c/esercizio" troviamo la voce "Contributi per incremento e riqualificazione TPL" che comprende alcuni contributi definiti annualmente dalla Regione ed erogati al fine di realizzare miglioramenti, implementazioni e sviluppi di progetti e servizi innovativi in materia di trasporto pubblico locale.

COSTI DELLA PRODUZIONE

COSTI DELLA PRODUZIONE	2011	2012	Preventivo 2012
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(33.180)	(15.799)	(18.000)
Per Servizi	(18.417.168)	(18.148.119)	(18.193.502)
Per godimento beni di terzi	(2.317.431)	(291.112)	(238.277)
Per il personale	(1.505.290)	(1.610.121)	(1.500.000)
Ammortamenti e svalutazioni	(995.886)	(787.724)	(530.823)
Accantonamenti per rischi ed oneri	0	0	0
Altri accantonamenti	(15.492)	(12.500)	0
Oneri diversi di gestione	(102.911)	(226.898)	(115.650)
TOTALE	(23.387.358)	(21.492.273)	(20.596.252)

I costi della produzione, per l'insieme delle attività in essere, subiscono un decremento del 10,94% a fronte di una contrazione del valore della produzione del 8,10%.

La tabella di seguito riportata offre un dettaglio dei principali costi compresi nella voce costi «Per Servizi»:

B. 7 - Costi per servizi:	2011	2012	Preventivo 2012
Manutenzione e riparazioni da terzi	217.401	144.043	163.000
Assicurazioni	68.989	55.319	77.000
Spese pulizia	14.914	14.681	17.000
Spese per utenze	153.815	150.101	100.000
<u>Per Servizi Professionali:</u>			
Prestazioni Tecniche	18.221	40.935	5.000
Prestazioni Legali	10.591	18.450	30.000
Iniziative promozionali ed informative	1.586	1.120	2.000
Costi del consiglio di amministrazione	91.775	92.222	110.000
Costi per collegio dei revisori	23.014	23.053	24.000
Quote associative	3.331	1.676	3.350
Altri servizi professionali	237.994	233.044	192.000
Addestramento software	0	4.310	0
<u>Appalti ed affidamenti servizi:</u>			
Appalto servizio trasporto ed acc.tpl	17.032.500	17.263.491	17.360.152
Appalto gestione parcheggi	543.037	105.674	110.000
TOTALE	18.417.168	18.148.119	18.193.502

Le “Spese per prestazioni tecniche TPL” vedono un sensibile aumento rispetto a quanto previsto a preventivo 2012 e rispetto al 2011 a seguito dell’affidamento dello studio sulla qualità del servizio di trasporto pubblico locale aTBridge come definito dall’Assemblea dei Soci, studio conclusosi nell’anno 2012 e quindi “spesato” interamente nell’anno anche in virtù delle funzioni dello stesso di orientamento per i Soci di agenzia per le prossime imminenti scelte sul trasporto pubblico locale.

La voce “altri servizi professionali” contiene, tra gli importi più rilevanti:

- spese per servizi da addebitare a Start Romagna per euro 163.667,
- spese per consulenze a direzione per euro 15.340,
- servizio di gestione paghe da parte di Start Romagna euro 7.000,
- costi mensa (al netto del recupero al dipendente) per euro 9.414,
- costi per formazione ed aggiornamento professionale 6.325.

La voce di costo “appalto servizi di trasporto ed accessori al TPL” che è la voce più rilevante dei costi di produzione, è così composta:

- corrispettivo base per euro 14.801.552 importo che rispetto al contratto d’affidamento attualmente in regime di proroga fino a tutto il 31.12.2013, è al netto della decurtazione per minori percorrenze (euro 152.435) e scioperi (euro 20.586) ed aumentato della rivalutazione istat del 3,2%.
- corrispettivi per servizi vari di trasporto per euro 403.506 : di cui euro 190.382 per servizi per manifestazioni sportive e congressuali e per iniziative quali il servizio Concabus, Centro facile ed euro 213.124 quali costi per corse bis e potenziamenti di servizi base.
- Costo per rimborso al gestore ATG di maggior oneri sostenuti nel 2012 (ai termini del contratto d’appalto in essere) per un totale di euro 2.058.432, come dettagliati e richiesti dal gestore ATG (vedi prot.2763/2013) e confermati da agenzia con prot. 4729 del 6.8.2013. Tali maggiori oneri sostenuti dal Gestore nel corso del 2012 riguardano l’ aumento dei carburanti, il mancato rimborso dell’accisa sul gasolio dallo Stato, il peggioramento della velocità commerciale (tale voce la troviamo anche tra i ricavi in base all’impegno degli enti soci di farsene carico), il maggior costo per la trazione filoviaria, la mancata copertura da parte della Regione di parte oneri rinnovo CCNL. Sono compresi anche euro 62.801 quale contributo annuo su investimenti in autobus “ibridi” il cui impegno finanziario è stato preso da agenzia (vedi prot. n. 5728 del 26.08.2002) per 12 anni a partire dal 2003; tale impegno presente tra i conti d’ordine i “impegni dell’impresa” (impegni contrattuali).

I “costi per godimento” beni di terzi registrano un calo notevole per effetto della conclusione della gestione sosta che vedeva canoni versati al comune di rimini per le aree in concessione, si passa infatti da un valore di euro 2.317.431 del 2011 ad un valore di euro 291.112 del 2012.

Il “Costo del Personale” vede un costo di +6,96 % rispetto al 2011, tale aumento è dovuto a potenziamenti di collaborazioni all’ufficio TRC, come si evince anche dall’aumento della

forza media di 5 unità circa rispetto al 2011; tali costi di personale del TRC vengono stornati in buona parte, come si è visto, con l'iscrizione della posta di ricavo "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" e pertanto non pesano sul risultato finale dell'esercizio 2012.

Il costo del personale occupato nella gestione del servizio parcheggi fino all'aprile 2012 che era in previsione di transitare al Comune di Rimini (con il trasferimento delle attività) alla fine del 2012 risultava ancora in forza ad AM mentre nei primi mesi del 2013 si sono concretizzati nr. 3 passaggi di dipendenti (nr 2 al Comune di Misano e nr.1 a Start Spa) così come l'Assemblea di approvazione del bilancio di previsione 2012 aveva espressamente auspicato.

I decrementi più significativi sono invece riconducibili, come peraltro già rilevato per i ricavi, a quelle voci strettamente correlate alla cessazione della concessione del servizio gestione sosta del Comune di Rimini che ha comportato una diminuzione dei costi di produzione dell'"attività parcheggi" del 79,85% rispetto al 2011 congruente al decremento del valore della produzione del 2012 (- 79,95 %).

Gli "ammortamenti, calcolati in base alle aliquote precedentemente indicate, sono diminuiti nel valore rispetto al 2011 a causa dell'esaurimento, nell'anno 2012, del processo di ammortamento di alcuni beni. L'evoluzione dei valori per le singole categorie di cespiti è illustrata nello specifico prospetto inserito nella parte di relazione relativa alle immobilizzazioni.

La voce "svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante" per il 2012 si è data notizia nella parte della descrizione delle poste di stato patrimoniale.

La voce "accantonamenti diversi" si riferisce ad un accantonamento al fondo vertenze legali per euro 12.500 effettuato prudenzialmente a seguito di una valutazione effettuata con il consulente legale (prot.1552/2013) su possibili somme risarcitorie da erogare ad un gruppo di ex dipendenti della ditta che gestiva le aree di sosta, al momento ancora in causa contro la Ditta per emolumenti riguardanti ferie arretrate, e per la quale è stata chiamata in causa anche agenzia quale appaltatrice del servizio.

Per quanto riguarda gli «Oneri diversi di gestione» la tabella che segue riporta un dettaglio dei principali costi compresi nella voce.

B.10 ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2011	2012	Preventivo 2012
Imposta comunale immobili	(11.016)	(18.370)	(7.342)
Altre tasse non su reddito d'esercizio	(22.956)	(24.685)	(25.158)
Tassa proprietà mezzi trasporto	(1.051)	(937)	(1.150)

Minusvalenze da cessione cespiti	(974)	(79.715)	(50.000)
Sopravvenienze passive	(24.181)	(466.658)	0
Risarcimento danni a terzi	(1.300)	(1.522)	0
Spese generali	(41.433)	(35.011)	(32.000)
TOTALE	(102.911)	(626.898)	(115.650)

La variazione relativa alla «Minusvalenza da cessione cespiti» è relativa alla dismissione di beni inerenti l'attività gestione parcheggi, trasferiti (gratuitamente ai sensi del contratto di concessione aree di sosta) al Comune di Rimini al termine della concessione, non ancora completamente ammortizzati.

Per quanto attiene la voce «Sopravvenienze passive» il valore più rilevante è relativo ad euro 400.000 richiesti dal Gestore TPL (vedi prot.3113/2013) per una tantum rinnovo CCNL anni 2009-2010-2011; sono presenti anche euro 50.293 per l'imposta pagata a saldo IRAP 2011 che non era stata accantonata in bilancio 2011.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Proventi Finanziari	2011	2012	Preventivo 2012
Proventi Finanziari	39.757	58.591	0
Oneri Finanziari	(237)	(11)	0
TOTALE	39.520	58.580	0

I proventi finanziari sono relativi ad interessi per giacenza di liquidità su un conto corrente aperto presso la banca Monte Paschi Siena ed estinto in giugno 2012 a seguito della nuova normativa (art 35.D.lg 1/12012) che ha reso obbligatorio il deposito, su conti infruttiferi in Banca d'Italia, di tutte le risorse finanziarie degli Enti pubblici.

Tale normativa ha creato un notevole danno economico in quanto, avendo agenzia avuto buone giacenze di liquidità nel corso del 2012 (ed anche nel 2013), avrebbe potuto ottenere una discreta remunerazione nel mercato finanziario bancario anche solamente con la gestione "a vista" della liquidità.

COMPONENTI STRAORDINARIE

Non si sono manifestate nell'esercizio 2012 componenti straordinarie di rilievo..

RICONCILIAZIONE TRA ONERE FISCALE DA BILANCIO E ONERE FISCALE TEORICO (IRAP)

La tabella seguente esplica la differenza tra gli oneri fiscali teorici per IRAP 3,90% ed il carico fiscale effettivamente riscontrabile a bilancio, come suggerito dal Principio Contabile 25

	Valori in euro
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	20.714
Costi non rilevanti ai fini IRAP	1.894.245
Imponibile teorico	1.914.959
Onere fiscale teorico (3,90%)	74.683
<hr/>	
Variazioni in diminuzione	
Inail, Apprendisti, Cuneo fiscale e altri sgravi	(43.984)
Ammortamenti fiscali eccedenti	0
Altre Variazioni in diminuzione	(153.935)
Totale variazioni in diminuzione	(197.917)
<hr/>	
Variazioni in aumento	
Compensi amministratori	92.222
Ammortamenti fiscalmente non deducibili	0
Imposta Comunale Sugli Immobili	18.821
Altre variazioni in aumento	77.917
Totale variazioni in aumento	(188.961)
<hr/>	
Reddito imponibile IRAP di competenza	1.906.003
<hr/>	
Utilizzo perdite fiscali esercizi precedenti	0
<hr/>	
Reddito imponibile IRAP effettivo	1.906.003
<hr/>	
IRAP di competenza	74.334
<hr/>	
IRAP in conto economico	79.300
<hr/>	

DIPENDENTI

Numero medio dipendenti	2011	2012
Dirigenti	3,00	3,000
Quadri	6,63	8,000
Impiegati	14,28	17,50
TOTALE	23,91	29,50

COMPENSI PER CARICHE SOCIALI

I compensi agli Amministratori e ai Sindaci sono stati stabiliti con delibera Assembleare n. 3 del 11.2.2010 e sono stati ridotti del 10% a partire dal 1.8.2006 e di altro 10 % dal 1.1.2011 in base alla Legge 122/2010.

Compensi per cariche sociali	2011	2012
Amministratori	81.787	81.787
Sindaci revisori	21.690	21.690
TOTALE	103.477	103.477

Il presente documento rispecchia al meglio la situazione economica e patrimoniale di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini.

Relazione sulla gestione

INTRODUZIONE DELLA DIREZIONE GENERALE

In premessa alla descrizione delle attività svolte - di cui si renderà conto analiticamente nel seguito - va precisato che nel corso del 2012 si è definitivamente interrotta l'attività di gestione sosta svolta per il Comune di Rimini che ha ritenuto di reinternalizzarne l'esecuzione.

Questo comporta che le attuali attività di Agenzia sono state ricondotte alla:

- programmazione, affidamento e controllo del TPL
- gestione beni immobili
- realizzazione del TRC

con conseguente necessità di riorganizzazione ed adeguamento della propria struttura.

Ciò, al momento, è stato attuato solo parzialmente in quanto un definitivo riassetto sarà possibile solo a completamento delle ulteriori trasformazioni organizzative - già da tempo ipotizzate a livello generale e coinvolgenti anche la altre Agenzie romagnole - consistenti nella prevista costituzione di un'unica Agenzia di ambito interprovinciale romagnolo per la regolazione del TPL in analogia al già avvenuto accorpamento delle società di gestione nella Start-Romagna.

ANALISI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

A seguito dei pesanti tagli governativi imposti alle Regioni italiane con il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in legge 30 luglio 2010 n. 122, per contenere la riduzione del servizio offerto all'utenza nel triennio 2011—2013 la Regione Emilia-Romagna ha compensato all'interno del proprio bilancio circa l'80% delle risorse venute a mancare.

I contributi per i servizi minimi autofiloviari sono stati determinati in 212,7 milioni di euro per il 2011, incrementati a 215,9 milioni nel 2012 ed a 219,2 milioni nel 2013.

Con delibera di G.R. del 31.01.2011 n.126 il contributo regionale destinato al Bacino riminese – che nel 2010 era pari a 14.921.565,53 euro – è stato ridotto del 5,9%, divenendo di 14.038.854,79 euro per il 2011 incrementati dell'1,5% nei due anni seguenti, fino ai 14.463.180,00 previsti per il 2013. Quanto ai contributi previsti dall'art. 33 L.R. 30/98 per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi, si è passati dai 220.000 euro per il 2010 ai 334.097 per il 2011 e ai 472.778 per il 2012 e 2013.

La Regione ha inoltre proposto a tutti gli attori del settore la sottoscrizione di un "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale".

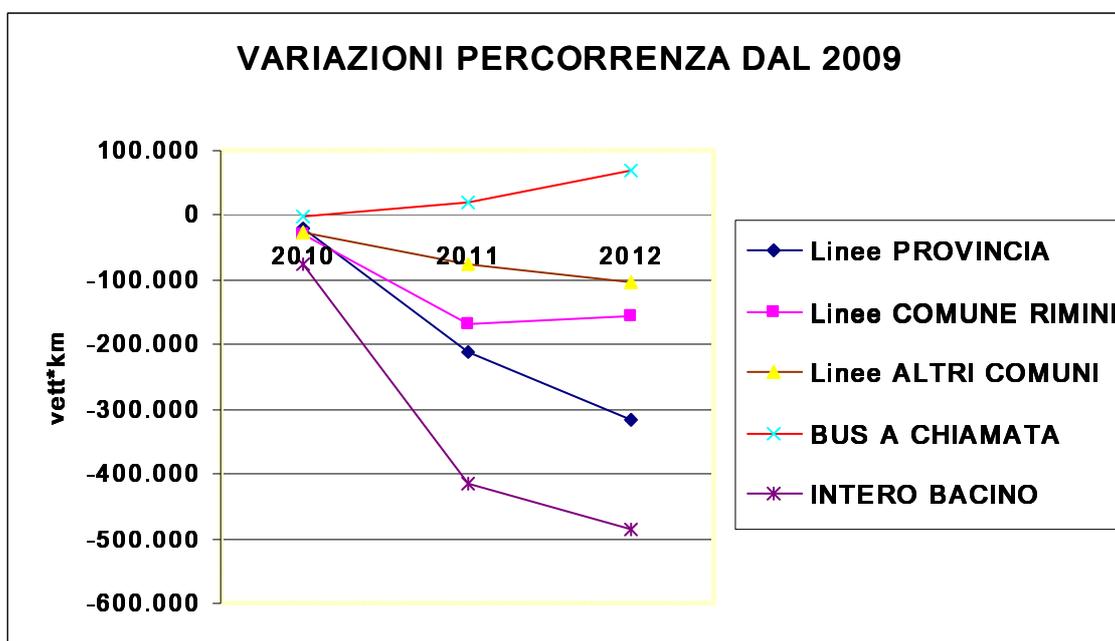
Il "Patto", deliberato dalla Giunta Regionale il 6 dicembre 2010 e sottoscritto il successivo 13 dicembre dagli Enti locali e loro Agenzie, dalle imprese di trasporto e dalle organizzazioni sindacali, consente alle Agenzie locali per la mobilità di «autorizzare riduzioni di percorrenze dei

servizi minimi del bacino non oltre il 3%» senza corrispondente diminuzione dei contributi previsti. Aggiunge che in caso «di fusioni o aggregazioni dei gestori, la riduzione dei servizi potrà essere incrementata di un ulteriore 2%.»

Gli impegni per gli Enti locali e per le imprese di trasporto si concretizzano rispettivamente nell'adozione del sistema tariffario regionale STIMER con l'adeguamento delle tariffe ai "valori obiettivo" (D.G.R. n. 637/2008), e nel «ricercare ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia», impegno correlato ai processi aggregativi che hanno visto nel giro di pochi mesi ridursi a quattro soltanto i gestori dei servizi su gomma nella Regione.

Dato questo scenario – mentre gli Enti locali mettevano a punto l'adeguamento tariffario con l'introduzione delle nuove tecnologie e del sistema zonale regionale da lungo tempo in gestazione – Agenzia Mobilità ha rimodulato il programma d'esercizio con l'obiettivo di scendere dalla percorrenza "storica" (indicata nella delibera 126 in 7.897.753 vett.km) a un valore pari a circa il 96,5%.

Le riduzioni dell'offerta di trasporto, proposte da Agenzia Mobilità e autorizzate dagli Enti competenti, sono state concentrate nell'Orario estivo 2011 e, in misura minore, in quello invernale 2011–2012. Nel corso di quest'ultimo anno si è continuato nell'opera di razionalizzazione dei servizi, dato che l'aggregazione dei gestori nel frattempo verificatasi in ambito romagnolo con la creazione di Start Romagna (1 gennaio 2012) consentiva come si è visto un ulteriore 2% di riduzione delle percorrenze a contributo regionale invariato.



Come si può vedere dal grafico, la sola categoria di servizi con un trend di crescente è stata quella dei bus a chiamata, che Agenzia Mobilità ha affidato con gara apposita a operatori diversi dal gestore principale. Questi hanno cominciato a operare nel 2009 nell'area della Valconca, finanziati con il c.d. "fondino" ex art. 33 L.R. 30/78. A partire dal 2011 sono rientrati tra i servizi minimi a contributo regionale e nel 2012 hanno conosciuto un significativo ampliamento con l'avvio di due linee nella Valmarecchia.

Si rammenta in proposito che lo stesso "Patto" regionale invita a «far ricorso a forme alternative e flessibili di mobilità» per garantire l'accessibilità al territorio. L'implementazione dei servizi a

chiamata ha determinato un recupero di almeno 40.000 vett.km di corse a bassa frequentazione pari al 15% delle percorrenze TPL nell'alta Valconca, garantendo un buon livello di servizio a costi sensibilmente inferiori. Nel 2012 i passeggeri trasportati sono stati 10.630 in Valconca (in media 35 al giorno) e 3155 in Valmarecchia, dove il servizio è cominciato il 20 agosto: quest'ultimo dato, che corrisponde a oltre 28 passeggeri al giorno con un'offerta oraria inferiore a quella della Valconca, appare molto lusinghiero.

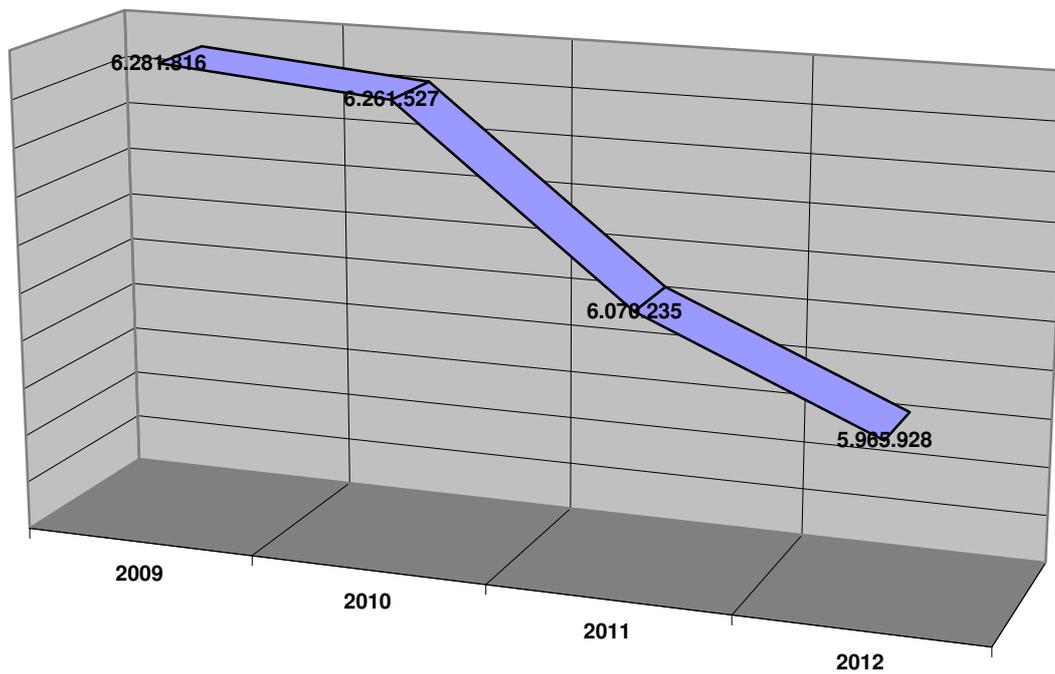
La razionalizzazione del servizio di TPL ha salvaguardato le linee di forza e le fasce orarie di maggiore frequentazione, specialmente le corse con utenza scolastica. Si osserva che i servizi di competenza provinciale (linee extraurbane e suburbane) sono stati quelli che meno hanno subito riduzioni di offerta: tra questi vi sono infatti le linee più forti della rete, che complessivamente producono circa 3,5 milioni di vett.km/anno: quelle di costa a valenza turistica (4, 11, 125), la diametrale Rimini Sud–Santarcangelo rappresentata dalla linea 9 e i servizi che collegano l'entroterra, tra i quali sono particolarmente rilevanti le linee 124 (Rimini–Riccione–Morciano) e 160 (Rimini–Novafeltria). Su queste linee i tagli sono stati molto contenuti quando non del tutto assenti.

Un caso particolare, apparentemente in controtendenza, è rappresentato dalla linea 11 Rimini–Riccione, che ha subito una diminuzione di 91.700 vett.km, pari all'11,3% delle percorrenze 2009: l'entrata in funzione nel giugno 2010 di nuovi mezzi a grande capacità (filosnodati) ha consentito una forte razionalizzazione del programma d'esercizio di questa fondamentale linea. Attualmente la quasi totalità delle corse della linea 11 è assicurata con mezzi a due casse dalla portata di oltre 140 passeggeri, per cui le frequenze nel periodo estivo sono state progressivamente ridotte restando invariata la capacità di trasporto.

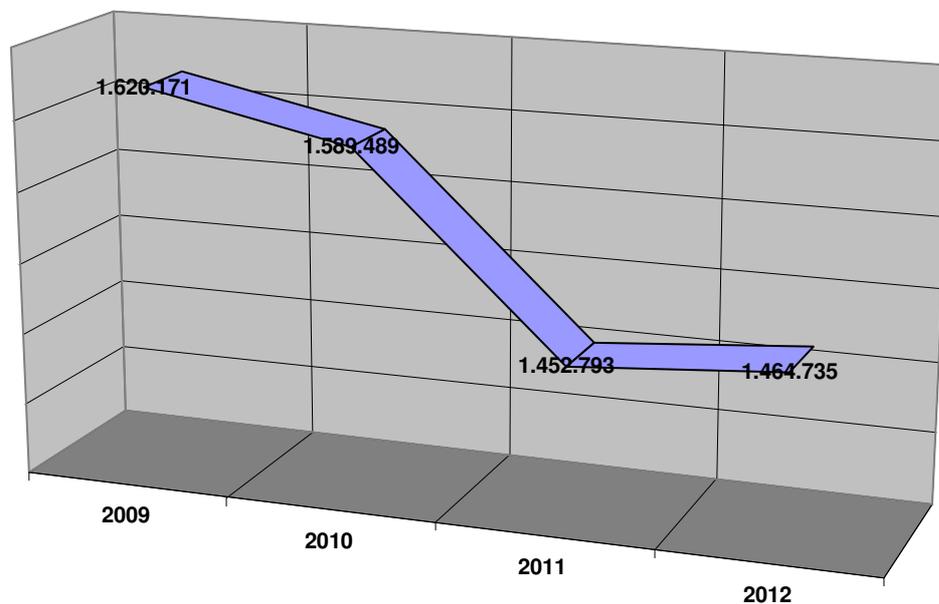
Le linee comunali di Rimini – circolari urbane e servizi per il forese – esprimono, in particolare nel periodo non scolastico, una domanda di spostamenti molto bassa, per cui hanno subito riduzioni in misura proporzionalmente maggiore. Anche i servizi di competenza dei comuni minori sono stati notevolmente ridimensionati: in taluni casi si è peraltro verificato un accorpamento con linee provinciali (ad esempio, la parte dell'Urbano di Coriano non cancellata è confluita nella linea 3).

Le razionalizzazioni non hanno prodotto solo tagli. Nei limiti del possibile, non si è rinunciato a programmare nuovi servizi, ottimizzando i percorsi e anche sfruttando le modifiche alla rete conseguenti all'attivazione dei bus a chiamata: è il caso del potenziamento dei collegamenti Bellaria–Santarcangelo (linea 95) e Santarcangelo–Torriana (linea 166), resi possibili dal recupero di percorrenze attuato in Valmarecchia dopo l'entrata in funzione del servizio flessibile "Valmabass" (settembre 2012).

PERCORRENZE LINEE PROVINCIALI

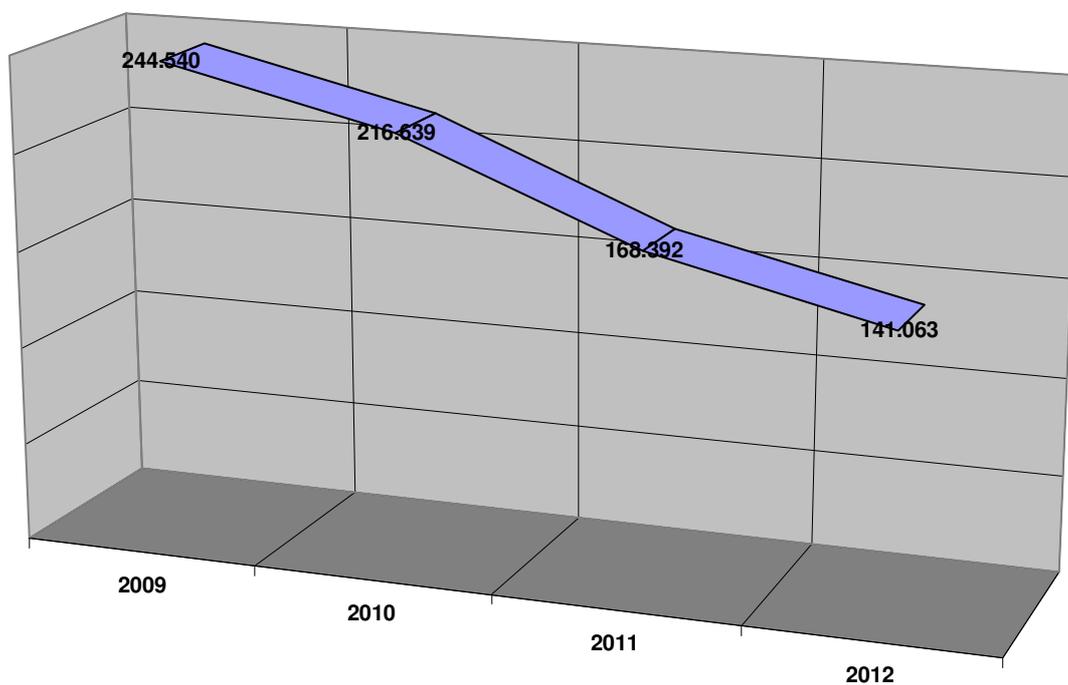


PERCORRENZE LINEE COMUNE DI RIMINI

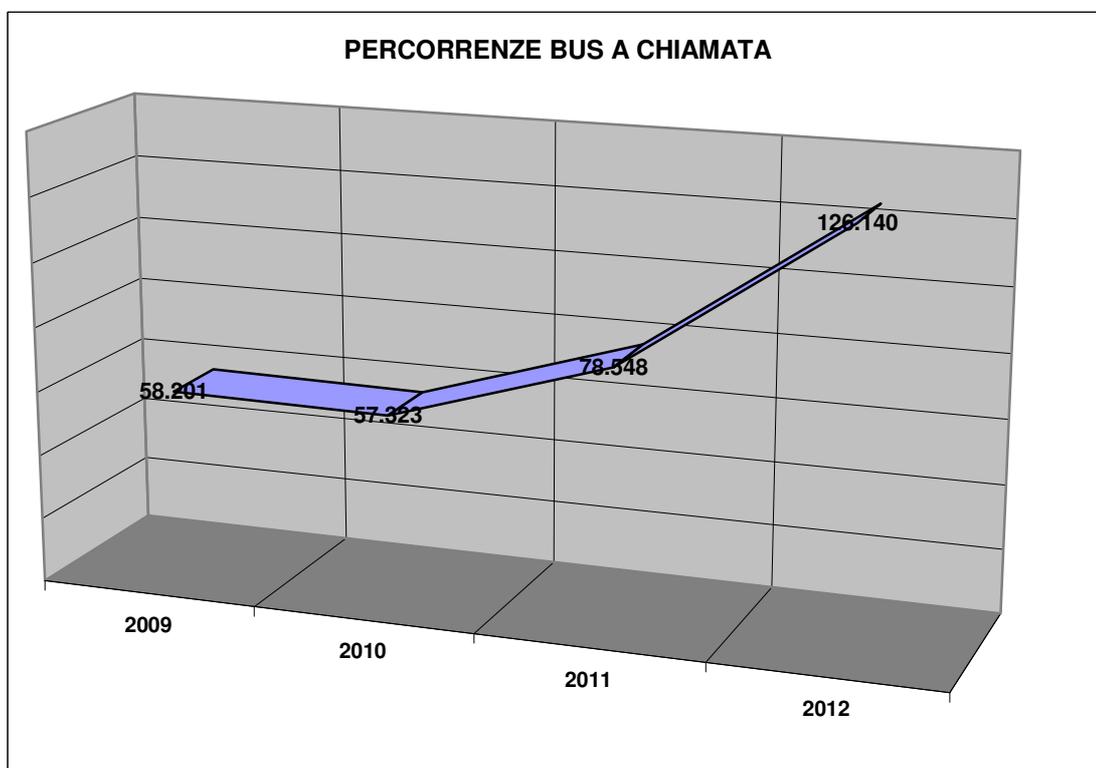


NOTA - Nel 2012 linee 15, 16, 30 + vett*km **41.569** per deviazioni di percorso (lavori terza corsia autostradale)

PERCORRENZE LINEE ALTRI COMUNI: Riccione, Santarcangelo, Coriano, Misano



PERCORRENZE BUS A CHIAMATA



ENTE COMPET.	2009	2010		2011		2012		Variazione 2012- >2009	
	Percorrenza annua	VARIAZI ONE	Percorrenza annua	VARIAZI ONE	Percorrenza annua	VARIAZIO NE	Percorrenza annua		
PROV. RN	6.281.81 6	-20.289	6.261.52 7	-191.292	6.070.23 5	-104.307	5.965.92 8	-315.888	-5,0%
<i>(esclusi BUS A CHIAMATA)</i>									
Comune Rimini	1.620.17 1	-30.682	1.589.48 9	-136.696	1.452.79 3	+11.942	1.464.73 5	-155.436	-9,6%
ALTRI COMUNI	244.540	-27.901	216.639	-48.247	168.392	-27.329	141.063	-103.477	-42,3%
Bus a chiamata	58.201	-878	57.323	+21.225	78.548	+47.592	126.140	+67.939	+116,7 %
INTERO BACINO	8.001.00 4	-76.715	7.924.28 9	-339.144	7.585.14 5	-70.743	7.514.40 2	-486.602	-6,1% [§]

[§] = Rispetto alla percorrenza indicata nella delibera di GR n. 126/2010 (vett*km7.897.753) la variazione è del **-4,8%**.

PERCORRENZE TRA ENTI 2012	PROVINCIA	VETT*KM
BELLARIA - IGEA MARINA	RN	365.765
BORGHI	FC	6.412
CARPEGNA	PU	1.347
CATTOLICA	RN	132.430
CESENATICO	FC	4.311
CORIANO	RN	182.824
GABICCE MARE	PU	3.252
GEMMANO	RN	33.404
MAIOLO	RN	4.923
MERCATINO CONCA	PU	2.979
MISANO ADRIATICO	RN	255.472
MONDAINO	RN	10.772
MONTEGRIMANO TERME	PU	8.599
MONTECOLOMBO	RN	29.282
MONTECOPIOLO	PU	7.081
MONTEFIORE CONCA	RN	16.675
MONTEGRIDOLFO	RN	4.459
MONTESCUDO	RN	35.570
MORCIANO DI ROMAGNA	RN	105.526
NOVAFELTRIA	RN	187.851
PENNABILLI	RN	23.481
PIETRARUBBIA	PU	3.123
POGGIO BERNI	RN	51.957
REPUBBLICA DI SAN MARINO		12.853
RICCIONE	RN	735.857
RIMINI	RN	4.157.747
S.AGATA FELTRIA	RN	24.698
SALUDECIO	RN	37.809
SAN CLEMENTE	RN	89.559
SAN GIOVANNI MARIGNANO	RN	66.887

SAN LEO	RN	65.292
SAN MAURO PASCOLI	FC	19.285
SANTARCANGELO DI ROMAGNA	RN	372.052
SASSOFELTRIO	RN	12.785
SAVIGNANO SUL RUBICONE	FC	58.116
SOGLIANO AL RUBICONE	FC	2.804
TALAMELLO	RN	16.494
TAVOLETO	PU	7.312
TORRIANA	RN	48.013
VERUCCHIO	RN	183.221
	Totale	7.388.282

Nel 2012 Gestore ha inoltre ricevuto i contributi regionali per gli oneri cocessi per gli adeguamenti retributivi del Contratto Nazionale di Lavoro autoferrotranvieri — leggi nn. 47/2004, 58/2005 e 296/2006 — per euro 2.199.941 (al netto di euro 56.760 concessi ad Agenzia Mobilità per il proprio personale).

Il prospetto che segue mostra come le azioni messe in campo per contenere i costi dei servizi di trasporto pubblico – compreso l'adeguamento tariffario attuato nel 2011 – abbiano dato risultati apprezzabili, pur in presenza di un costante aumento dei costi. Il venir meno di contributi regionali per 880.000 euro tra il 2010 e il 2011, solo in piccola parte compensato dall'aumento del c.d. "fondino", ha determinato una parte consistente del sovraccarico per gli Enti soci. Nello stesso tempo, l'affidamento di servizi marginali ad altri gestori con la formula del bus a chiamata ha consentito di realizzare risparmi non trascurabili.

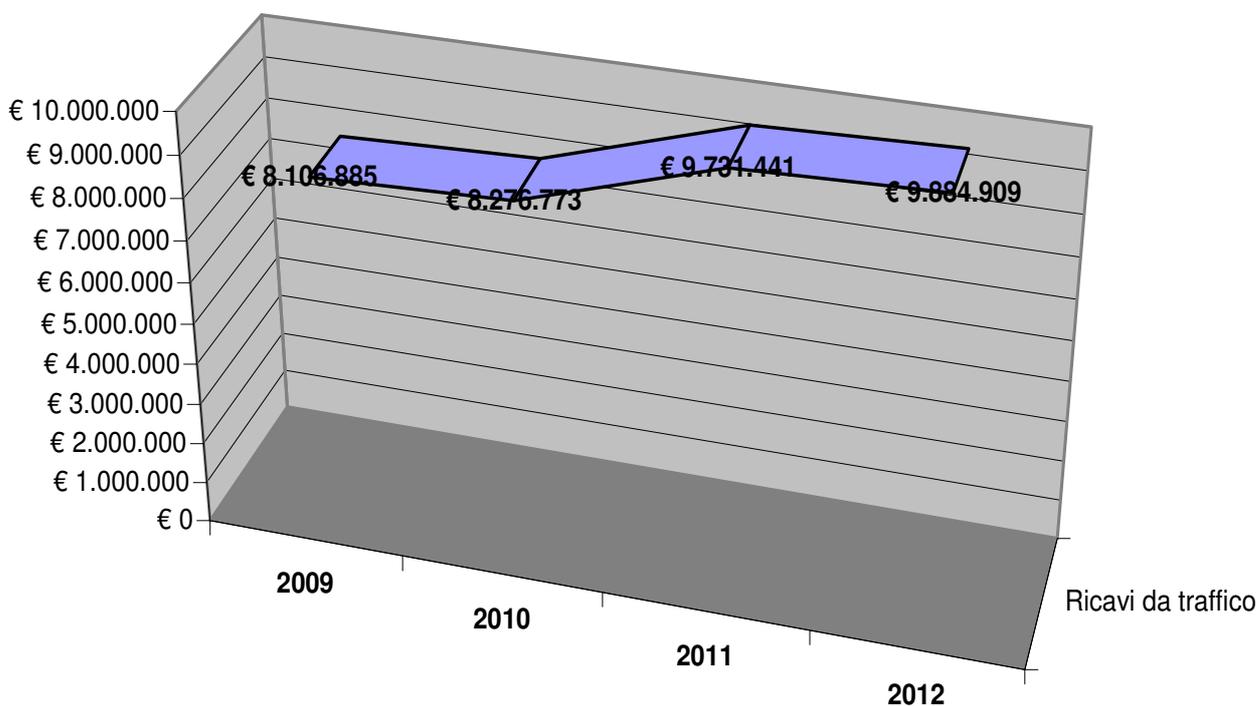
Quest'ultimo elemento contrasta con l'indirizzo assunto dalla Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna che con atto del 2 luglio 2012 (delibera n. 908), nel sancire gli ambiti ottimali delle future gare per l'affidamento del TPL (nella fattispecie, l'ambito "Romagna" costituito dai Bacini RA-FC-RN), ha disposto che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori, vanificando così il disposto del comma 5 bis art. 24 L.R. 30/98 che prevede la possibilità di individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare attraverso procedure concorsuali stabilite *dalle Agenzie di concerto con i Comuni interessati* a imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi non di linea. Esattamente ciò che è stato fatto da Agenzia Mobilità per attuare il servizio a chiamata in Valconca (2009) e in Valmarecchia (maggio 2012).

TPL SERVIZI MINIMI					SERVIZI A CHIAMATA	
ANNO	Corrispettivo base+maxi rata + potenziamenti (all.11)	Km percorsi valori /000	Corrisp. km erogato al gestore atg	RICAVI (ricavi tariffari + sanzioni + pubblicità)	Corrispettivo altri gestori	Corrispettivo chilometrico ALTRI
2009	€ 20.077.926	7943	€ 2,53	€ 8.106.885	€ 119.020	€ 2,04
2010	€ 17.034.539	7842	€ 2,17	€ 8.276.773	€ 56.100	€ 0,98

2011	€ 16.636.170	7565	€ 2,20	€ 9.731.441	€ 86.040	€ 1,09
2012	€ 17.037.108	7388	€ 2,31	€ 9.884.909	€ 146.049	€ 1,16
NOTE: nel 2009 fino al 31.5 i ricavi sono stati di competenza di agenzia – i gestori dei servizi a chiamata incassano i ricavi della bigliettazione (gross cost)						

Quanto ai viaggiatori, nel 2011 si era assistito a una diminuzione di circa 300.000 unità. Al momento non si hanno dati sui passeggeri 2012. Questo dato dovrà essere valutato con grande attenzione, poiché l'impalcatura legislativa che deriva da quanto stabilito nella "legge di stabilità" 2013 annette grande importanza all'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, sia sotto il profilo economico (si esige il raggiungimento di un determinato rapporto tra i ricavi e la somma di ricavi e contributi) sia sotto l'aspetto del numero dei trasportati (vengono prefissati degli obiettivi di incremento), al fine di determinare le somme con cui lo Stato concorre al finanziamento dei servizi di competenza regionale.

Ricavi da traffico



Da rilevare che nel 2012 l'incremento ha riguardato i soli ricavi tariffari, mentre i ricavi da sanzioni e pubblicità mostrano un trend negativo:

	2011	2012	Differenza
Biglietti e abbonamenti TPL	€ 8.866.236,00	€ 9.144.709,20	€ 278.473,20
Integrazioni tariffarie	€ 172.066,00	€ 141.170,00	-€ 30.896,00
TOTALE RICAMI TARIFFARI	€ 9.038.302,00	€ 9.285.879,20	€ 247.577,20
Sanzioni ai viaggiatori	€ 591.917,00	€ 509.030,00	-€ 82.887,00
Pubblicità	€ 95.663,00	€ 90.000,00	-€ 5.663,00
TOTALE RICAMI DA TRAFFICO	€ 9.725.882,00	€ 9.884.909,20	€ 159.027,20

La delibera di G.R. sopra citata impone dunque un'unica gara "romagnola" per l'affidamento del servizio di TPL autofiloviario, creando di fatto un bacino unico con una percorrenza di 24 milioni di autobus-km, un impianto fisso filoviario desinato a evolvere in sistema di trasporto in sede propria, quattro rilevanti reti urbane e un servizio marittimo (traghetto del porto di Ravenna).

Mentre a livello gestionale la creazione di Start Romagna SpA – derivata dalla fusione delle imprese pubbliche operanti nelle tre Province cui si è aggiunto il ramo riminese delle Ferrovie Emilia-Romagna – prefigura il gestore unico, a livello di programmazione e regolazione del servizio operano tre Agenzie per la mobilità. Oltre ad AM Rimini, sono presenti ATR per il bacino della Provincia di Forlì-Cesena e AmbRa per quello della Provincia di Ravenna.

Il 2 luglio 2012 le tre Agenzie hanno sottoscritto una Convenzione, formalizzando un accordo di cooperazione promosso dagli Enti proprietari e chiudendo un percorso di convergenza che ha consentito un positivo confronto e una proficua collaborazione tra i territori.

La cooperazione potrà esplicarsi sui compiti caratteristici delle Agenzie e, poiché i contratti di servizio per il TPL dei rispettivi bacini hanno scadenze di fatto coincidenti e prossime, l'ambito di cooperazione più rilevante nell'immediato sarà lo studio, l'impostazione e la gestione della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi e il successivo controllo dell'attuazione del nuovo contratto.

La stessa Regione richiede che gli Enti di governo degli "ambiti ottimali" e le Agenzie locali per la mobilità debbano ricercare punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione delle procedure di gara relative agli affidamenti dei servizi negli ambiti medesimi (punto 5 del dispositivo della DGR cit.). La Convenzione tra le Agenzie romagnole è stato il primo atto a muoversi in questa direzione in tutto l'ambito regionale e quanto successivamente auspicato dalla stessa Regione – l'unificazione delle Agenzie per soddisfare i requisiti posti dalla legge in materia di *Spendig Review* – potrà risultare facilitato.

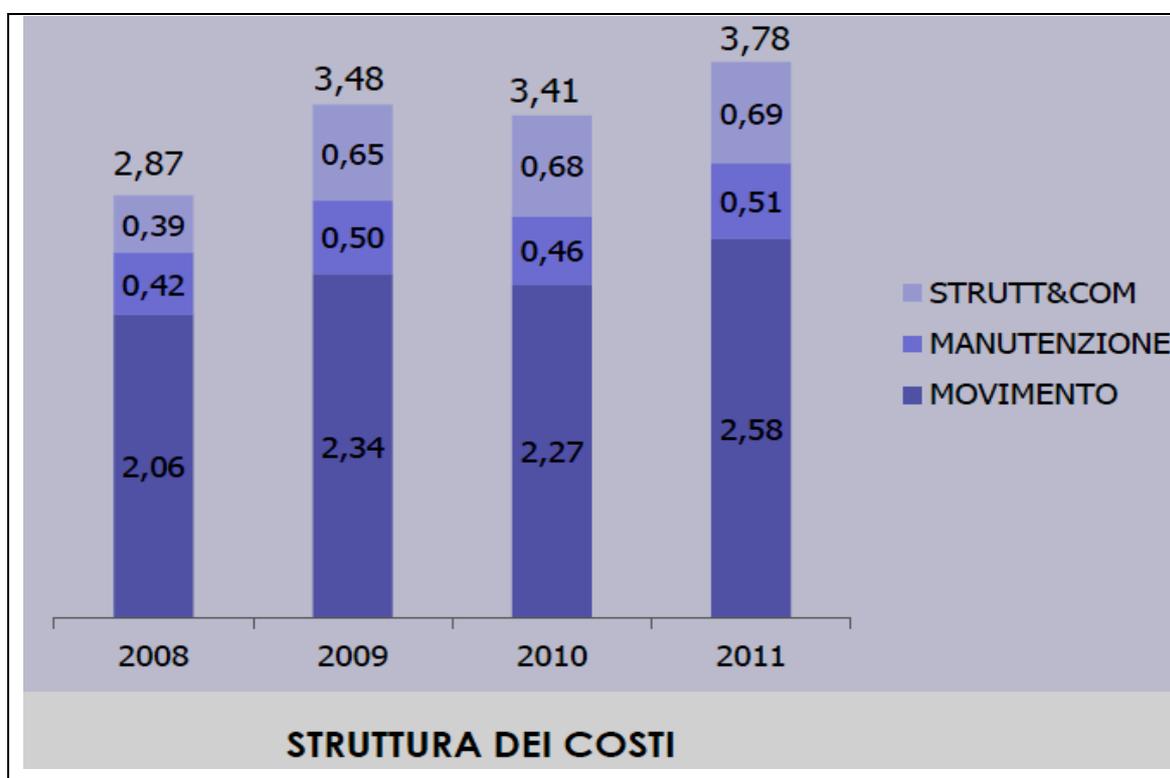
ANALISI E VALUTAZIONE DEI COSTI DEL TPL

Nel corso del 2012, Agenzia Mobilità ha incaricato la Società T-Bridge, scelta attraverso una ricerca di mercato, di individuare i margini di efficientamento dell'affidatario del servizio nel Bacino riminese, nonché di formulare proposte sulla riorganizzazione della rete.

La fase conoscitiva di tale ricerca è consistita nella selezione di un panel di aziende comparabili con quella del nostro Bacino, delle quali sono stati riclassificati i conti economici al fine della costruzione di un set di indicatori di riferimento per l'individuazione dei benchmark costituenti le performance-obiettivo cui tendere.

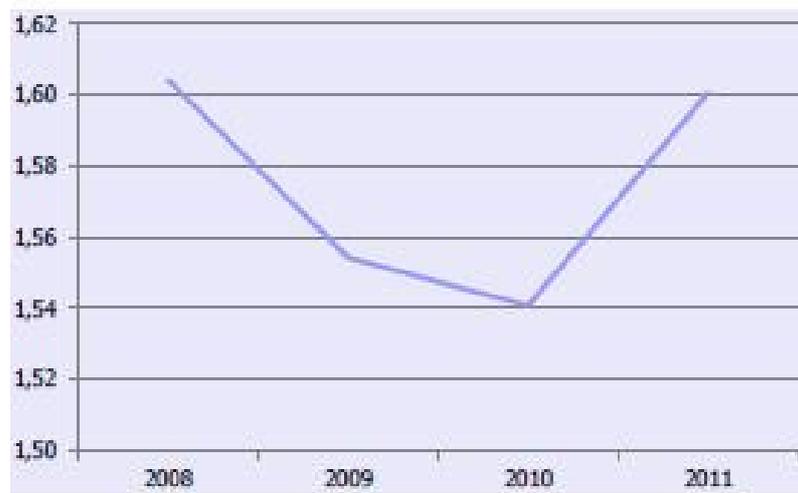
È stato inoltre analizzato il trend dei costi e dei parametri gestionali del Bacino riminese.

In sintesi, sono stati rilevati costi chilometrici particolarmente elevati per i principali centri di costo.

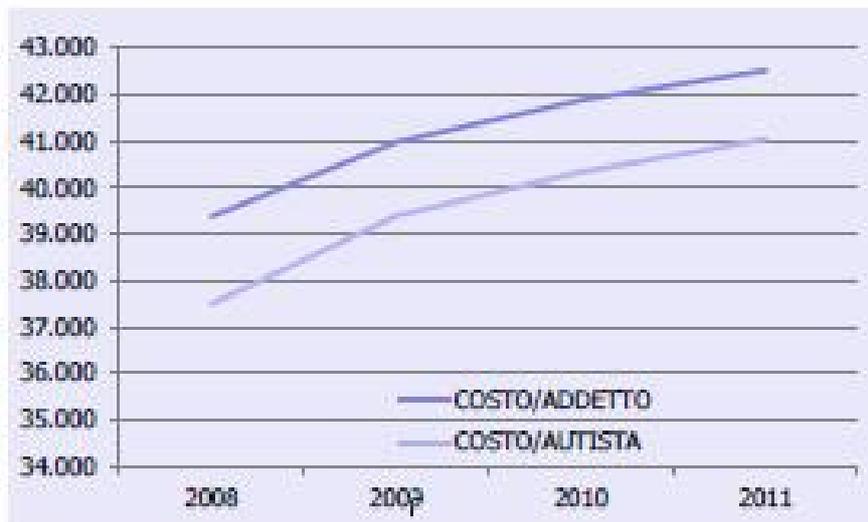


Mentre il costo annuo per autista è in linea con le altre realtà assunte a riferimento, la produttività media annua per autista e per mezzo risulta invece inferiore rispetto al valore medio individuato.

Di seguito si riportano alcuni indicatori: il primo in particolare rende evidente come la produttività per addetto sia calata in conseguenza dei tagli al servizio offerto (2011).



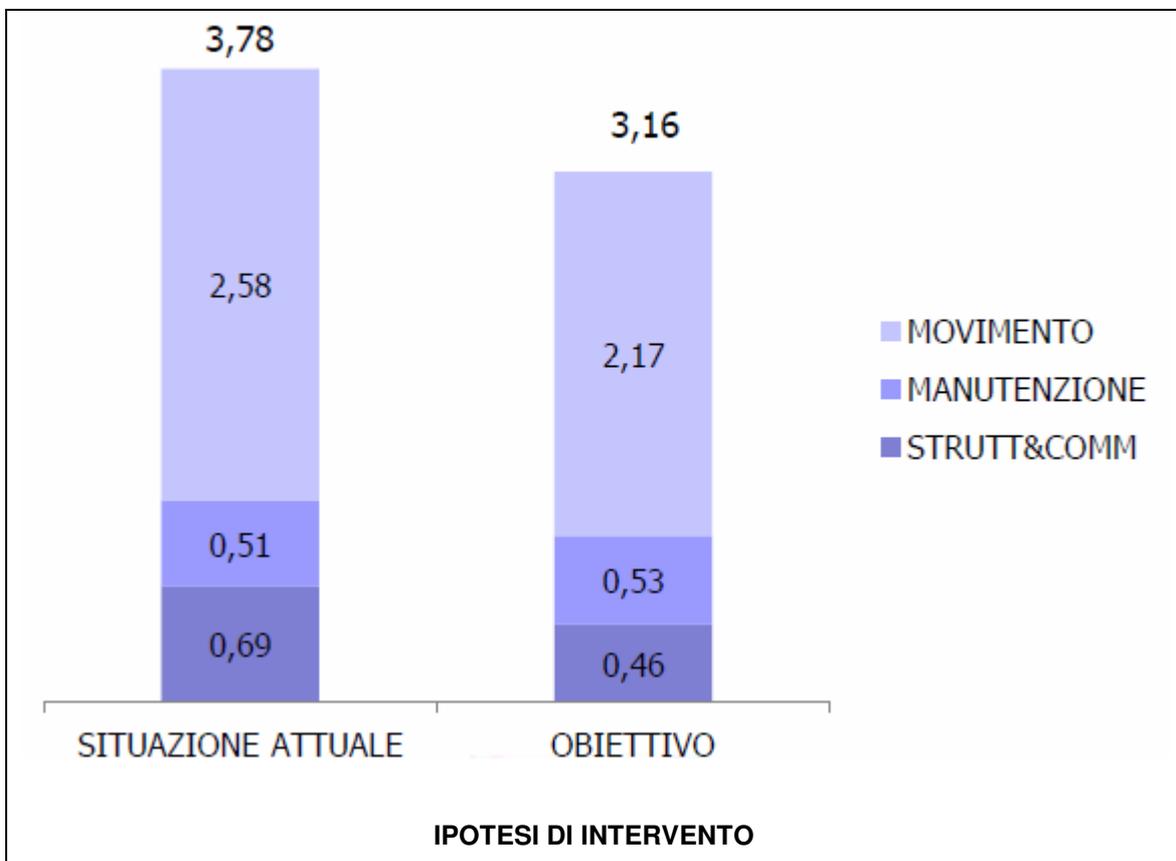
RAPPORTO FORZA/TURNI



COSTO/ADDETTO



Lo studio di T – Bridge ha individuato possibili interventi di efficientamento dell'attuale gestione del TPL nel bacino di Rimini in aspetti quali la razionalizzazione dei turni o il contenimento dei costi di struttura e movimenti che, a regime, si stima possano portare a risparmi dell'ordine di euro 0,62 al km.



LA NUOVA NORMATIVA NAZIONALE PER IL TPL

Per il 2013 il quadro normativo del trasporto locale è determinato dall'art. 301 della c.d. Legge di Stabilità (Legge 24 dicembre 2012 n. 228).

Questa norma prevede l'istituzione di un "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale", alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. I fondi per il TPL

I criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo sono stati demandati a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM), su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni.

L'anticipato scioglimento delle Camere ha fatto sì che tale DPCM, il cui testo era giunto a un avanzato stadio di elaborazione, non sia stato promulgato, lasciando l'art. 311 quale unica fonte normativa.

I criteri di ripartizione del Fondo (comma 3) devono tener conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi "previsto dalla normativa nazionale vigente" e sono finalizzati a un efficientamento della gestione mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Un "piano di riprogrammazione dei servizi" di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale deve essere adottato entro quattro mesi dalla data di emanazione del DPCM. Le regioni devono rimodulare i servizi a domanda debole "e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura".

Un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, ripartirà "entro il 30 giugno di ciascun anno" le risorse del Fondo "previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi"; per l'anno 2013 è comunque necessaria l'adozione da parte delle regioni a statuto ordinario del piano di riprogrammazione.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi di piano comporterà la decurtazione delle somme dovute alle regioni, secondo uno schema articolato su parametri quali la percentuale di copertura dei costi di esercizio con i ricavi del traffico, il raggiungimento di obiettivi di incremento dell'utenza e l'effettivo utilizzo dei servizi (*load factor*), che il DPCM deve specificare nei dettagli. È evidente dalla sommaria descrizione di questo nuovo impianto normativo la situazione stringente in cui vengono a trovarsi le regioni, non più titolari di entrate proprie e soggette a un

penetrante monitoraggio da parte dello Stato, nell'ambito di un sistema fondato sulla concentrazione delle risorse negli ambiti dove si registra la domanda più elevata e quindi economicamente più "proficui", una filosofia che rischia di approfondire gli squilibri territoriali in ragione della limitata disponibilità di fondi: per gli anni 2013, 2014 e 2015 sono stati stanziati 4,9 miliardi di euro, senza alcuna indicizzazione. Di questi, 390 milioni spetteranno alla Regione Emilia-Romagna, che ha già messo in conto di doverli integrare con 50 milioni prelevati da altre voci di bilancio e chiedendo agli Enti Locali un'ulteriore integrazione di almeno 0,20 euro/km.

Nel mese di aprile si è avuta l'erogazione di una prima tranche (60%), mentre per ricevere il saldo le Regioni dovranno ottemperare ai dettami dell'art. 301, che non essendo ancora corredato dal "regolamento" demandato al DPCM non sono per il momento tutti determinati con esattezza (per esempio, l'incremento di utenza su base annua, fissato nel 2% dalla Legge di Stabilità dovrebbe salire al 2,5% se venisse approvato il testo licenziato dalla Conferenza Stato-Regioni).

L'anno 2012 ha visto in Regione (unica eccezione il Bacino di Bologna) un generale calo dei passeggeri trasportati, dovuto principalmente alla grave crisi economica in atto. L'inversione di questo trend appare perciò problematica e potrebbero essere a rischio circa 4 milioni su base regionale (il 10%) , vale a dire quasi 300.000 euro nel Bacino riminese.

Quanto al piano di riprogrammazione, si ritiene che l'azione svolta negli ultimi due anni (da quando cioè il calo delle risorse ha costretto ad effettuare riduzioni delle percorrenze) sia in gran parte rispondente ai criteri di legge. Infatti sono stati tagliati i servizi a minore intensità di domanda, salvaguardando le linee di forza (comunque razionalizzate grazie all'impiego di mezzi più capienti: è il caso della linea 11) e le fasce orarie di punta. Le aree a domanda debole, tuttavia, non sono state abbandonate a se stesse, poiché l'attivazione di alcuni servizi in modalità "bus a chiamata" ha consentito di far fronte alle esigenze di mobilità ivi presenti a un costo assai contenuto e con generale gradimento da parte dell'utenza.

TRASPORTO RAPIDO DI COSTA

Per l'esercizio 2012 l'attività della 3^a Divisione Progetti Speciali è stata interamente rivolta alle procedure tecniche ed amministrative per la realizzazione del Sistema T.R.C. Trasporto Rapido Costiero – 1^a tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS.

Nel corso dell'anno, l'incremento dell'attività derivante dall'inizio dei lavori propedeutici alla realizzazione dell'infrastruttura (avvenuta nell'estate 2011) e dal successivo avvio dei lavori afferenti il contratto principale avvenuto nel mese di luglio ha comportato la formazione ed il completamento dell'ufficio di Direzione Lavori ed il potenziamento dell'ufficio di supporto alle attività del Responsabile Unico del Procedimento attraverso i percorsi di selezione pubblica esperiti nell'anno precedente.

Le attività degli uffici preposti alla realizzazione dell'opera si sono pertanto articolate nei seguenti filoni che vengono trattate per sinteticità di esposizione nei punti seguenti.

A) Validazione ed Approvazione del Progetto Esecutivo

Nel corso dei primi mesi dell'anno per effetto della conclusione dell'iter di approvazione del progetto esecutivo da parte degli Enti e delle Amministrazioni competenti avvenuto negli ultimi

mesi del 2011 (compartimento RFI di Ancona e Bologna, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Dipartimento Trasporti Terrestri, Soprintendenza ai Beni Architettonici e Ambientali, Soprintendenza ai Beni Archeologici, Servizi Tecnici di Bacino, HERA, Consorzio di Bonifica) si è proceduto a completare l'istruttoria di validazione del progetto da parte dell'istituto ICMQ con l'emissione dell'ultimo rapporto 199/12/ISP del 23.04.2012, attività questa propedeutica a quella di validazione ed approvazione dello stesso da parte del Responsabile Unico del Procedimento con atto del 28.06.2012 successivamente ratificata dal Consiglio di Amministrazione di Agenzia Mobilità con delibera n.25 del 03.07.2012.

Per quanto attiene l'attività istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento Trasporti Terrestri con provvedimento n.4304 del 19.06.2012 è stato emesso nulla osta tecnico preliminare ai fini della sicurezza ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 753/80 sulle parti infrastrutturali ed impiantistiche subordinatamente alle osservazioni ed alle prescrizioni riportate nel voto 488/LO del 22.05.2012 della Commissione Interministeriale per le Metropolitane di cui alla L.1042/69.

Nello specifico tali prescrizioni hanno riguardato i seguenti aspetti:

- in relazione alla presenza di dispositivi marginali non omologati, il transito della sede, in condizioni di normale esercizio, venga limitato ai soli veicoli previsti in progetto;
- la copertura prevista in progetto venga eliminata o modificata in quanto non ritenuta idonea in relazione a eventuali rischi di incendio.

Tale parere, compreso delle prescrizioni sarà naturalmente osservato nel corso della realizzazione dell'opera e risulterà da convalidare a seguito delle risultanze della Commissione di Sicurezza ex L.1042/69.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, considerato che nel territorio nazionale sono in corso di realizzazione sistemi di trasporto che utilizzano analoga tecnologia (oltre al TRC Rimini – Riccione anche il sistema a via guidata Pescara – Montesilvano ed il sistema filoviario a guida vincolata di Verona), ha deciso nel mese di Novembre 2012 di istituire una Commissione di Sicurezza unica per i tre interventi, che comprenda rappresentanti del Ministero (Divisione 5 e USTIF competenti territorialmente) e soggetti attuatori.

Alla commissione di Sicurezza saranno assegnati i seguenti compiti:

- analisi della documentazione progettuale e di sicurezza del sistema;
- espletamento dei controlli e prove sia in fabbrica che in fase di realizzazione delle opere;
- espletamento delle verifiche e prove funzionali volte ad accertare le condizioni di sicurezza degli impianti in fase di apertura all'esercizio.

Per quest'ultimo aspetto la Commissione di Sicurezza svolgendo funzioni di Commissioni di Agibilità, come da Circolare D.G. MCTC n.21/92 dell'11.02.1991 (ex art. 5 D.P.R. 753/80), sarà integrata dai rappresentanti degli organi regionali od enti delegati.

Infine, per quanto attiene gli approfondimenti e le prescrizioni di dettaglio relativi agli interventi di mitigazione e lo studio di inserimento ambientale il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici in data 14.05.2012 ha dato parere favorevole a quanto contenuto all'interno del progetto esecutivo completando l'iter relativo all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica già insito all'interno del procedimento

conclusivo della Conferenza dei Servizi di approvazione del progetto definitivo contenuto nel testo della Delibera CIPE n.93/06.

B) Avvio dei Lavori

A seguito della chiusura del procedimento di validazione ed approvazione del progetto esecutivo in data 11.07.2012 si è proceduto alla consegna dei lavori seppure in forma parziale nelle tratte già libere da interferenze, impianti ferroviari e sottoservizi in modo tale che l'impresa ha potuto dare avvio alle attività propedeutiche all'inizio dei lavori principali (accantieramento, demolizioni, Bonifica Ordigni Bellici).

Nel corso dell'anno, con il completamento dei lavori di risoluzione delle interferenze e la conseguente liberazione di altre tratte, si è proceduto ad una seconda consegna parziale dei lavori (15.11.2012) mentre la consegna definitiva dei lavori è programmata nei primi giorni del 2013. Complessivamente alla conclusione del 2012 risultano già consegnate all'impresa aree per l'esecuzione dei lavori con una estensione lineare pari a 3.150 metri circa su un totale di 9.767 metri (estensione complessiva della tratta). Successivamente alla consegna dei lavori, nei modi e nei termini di cui all'art. 120 comma 2 bis, dell'art. 141 del D.Lgs. 163/2006 e del titolo X del regolamento di attuazione si è proceduto in data 09.08.2012 alla nomina della Commissione di Collaudo tecnico ed amministrativo ed i cui membri sono stati incaricati anche per lo svolgimento dei collaudi tecnici e funzionale specialistici di tipo strutturale ed impiantistico. La Commissione di Collaudo si è poi effettivamente costituita ed insediata nel corso della prima riunione avvenuta in data 10.09.2012.

Per quanto attiene l'attività di Direzione Lavori è stato emesso il primo SAL a tutto il 30.11.2011 per un importo pari a € 436.200,00 in occasione del quale l'Impresa ha iscritto la riserva n.1 relativamente alla presenza di diffusa nel sottosuolo di materiale ferromagnetico che hanno provocato l'insorgere di problematiche nel corso della preventiva attività di bonifica ordigni bellici. L'Appaltatore ritenendo tali circostanze impreviste ed imprevedibili e non comprese in contratto ne ha richiesto il riconoscimento riservandosi di quantificarne gli oneri nel dettaglio all'esito finale delle attività di Bonifica Ordigni Bellici. La Direzione Lavori nei termini previsti di legge ha controdedotto tale riserva ritenendola condivisibile dal punto di vista del merito tecnico ma inammissibile stante la sua indeterminatezza contabile rigettandola pertanto in fatto ed in diritto segnalando comunque al RUP l'esistenza di una probabile causa di aggravio dei costi di realizzazione nell'ambito delle attività di bonifica.

C) Risoluzione interferenze

Nel corso dell'anno si è proceduto al completamento dei lotti B2 – B8 – B9 appartenenti al secondo tronco funzionale e C1 e C2 del terzo tronco funzionale affidati ad HERA nel corso della seconda metà del 2011 ed all'affidamento dei lotti B3 – B4 – B7 del secondo tronco e C3 del terzo tronco mentre per quanto riguarda il lotto A5 del primo lotto funzionale si è convenuto di valutare direttamente in sede esecutiva di appalto principale l'effettiva necessità di eseguire lo spostamento dei sottoservizi nel sottosuolo stante l'incerto posizionamento degli stessi.

L'entità dei lavori effettivamente contabilizzato a tutto il 31.12.2012 è risultato pari a € 1,228 milioni euro circa (IVA esclusa) ed ha visto una costante e pressoché uniforme minore spesa rispetto a quanto previsto in quanto in molti casi si è constatato in sede esecutiva una minore

necessità in termini di lavorazioni al fine di risolvere le interferenze.

Successivamente all'attività di HERA relativamente alla realizzazione dell'infrastruttura ospitante le diverse reti di sottoservizi, per ogni lotto funzionale è stato dato avvio ai lavori propedeutici alla messa in funzione delle nuove dorsali mediante l'affidamento ai singoli Enti Proprietari previa l'approvazione dei relativi progetti e delle conseguenti computazioni delle attività di infilaggio ed armatura di quanto necessario per l'attivazione delle reti delle telecomunicazioni e dell'energia così come previsto all'interno della convenzione ex art. 170 del D.Lgs. 163/06.

Inoltre veniva stabilito di rimandare la realizzazione dei lotti di estremità del comune di Riccione (C4 e C5) al momento in cui il comune di Riccione chiarirà la sistemazione definitiva delle urbanizzazioni primarie e secondarie lungo il viale Rimini nel tratto interessato compreso fra la via Emilia e la via Ceccarini stante le richieste di varianti progettuali dell'opera pervenute.

Per quanto riguarda le attività relative allo spostamento ed al rifacimento delle recinzioni, alla sistemazione dei soprassuoli, al ripristino di tutti gli allacci e a tutte le opere necessarie alla risoluzione delle interferenze con le proprietà private al confine del TRC, di cui gli uffici tecnici aziendali avevano già redatto appositi progetti, nei mesi conclusivi dell'anno, sono stati messi a punto alcuni accordi con le proprietà (ad oggi in corso di formale stipula) al fine di affidare la realizzazione di dette lavorazioni a cura di Agenzia Mobilità dando atto che con ciò si riteneva accettato e concluso l'iter di liquidazione dell'indennità di soprassuolo rimandando alla apposita Commissione Provinciale degli Espropri la valutazione delle indennità relative alle aree espropriate. Per quanto attiene la risoluzione delle interferenze con la sede ferroviaria, nel corso del 2012 sono stati avviati i lavori necessari per rendere il sedime del TRC effettivamente libero da qualsivoglia infrastruttura o impianto in esercizio.

Relativamente al compartimento di Bologna, la modifica degli impianti di stazione e di accesso all'OGR hanno avuto avvio nelle prime settimane del 2012 e conclusi per il primo lotto (coincidente con i primi 500 metri del tracciato del TRC) nel mese di maggio.

Immediatamente dopo si è dato avvio al secondo lotto (per una lunghezza di 700 metri) relativo alla modifica dell'accesso dell'OGR e di tutti gli impianti di linea fino al confine compartimentale con Ancona (zona di via Pascoli). In corso d'opera si è valutata e concordata una modifica del progetto nella zona corrispondente all'accesso all'OGR che risulta migliorativa dal punto di vista tecnico e di minore impatto in termini di lavorazioni e conseguentemente maggiormente economica.

Alla fine del 2012 i lavori risultano in fase conclusiva (il termine è previsto per i primi mesi del 2013) mentre dal punto di vista economico sono stati liquidati lavori per 1,5 milioni di euro.

Per quanto riguarda il compartimento di Ancona, in un'ottica di razionalizzazione dei tempi di realizzazione delle attività, si è concordato attraverso la stipula in data 20.03.2012 di apposito atto integrativo e modificativo dell'accordo di procedura per la realizzazione del TRC che gli interventi necessari alla risoluzione delle interferenze fra gli impianti ferroviari ed il TRC, pur se sotto la necessaria supervisione della DTP competente, per garantire la continuità tecnologica ed operativa degli apparati, vengano affidati e svolti direttamente a cura di Agenzia Mobilità.

Tali interventi consistono nello spostamento delle canalizzazioni esistenti, nella f.p.o. di n.5 di posti di blocco automatico e nella sostituzione della dorsale dei cavi con posa di nuova

canalizzazione la cui tipologia e tecnologia non può che essere quella esistente sull'intera tratta compartimentale a meno di non volere rinnovarla integralmente.

Per effetto di tale accordo si è proceduto alla realizzazione dei lavori previsti con ALSTOM S.p.a., azienda che ha realizzato l'attuale impianto utilizzato sulla Bologna – Bari, per un importo complessivo di 1,5 milioni di euro (a cui vanno aggiunti 0,3 milioni di euro di oneri richiesti dalla DTP di Ancona a copertura delle loro attività). Successivamente in data 19.10.2012 si è proceduto alla formale consegna dei lavori ed all'inizio delle attività di spostamento delle attuali canalizzazioni interferenti con il sedime del TRC e la posa delle nuove linee di comunicazione.

A tutto il 31.12.2012 risultano completati i lavori per la tratta compresa fra il confine con il compartimento di Bologna (zona di via Pascoli) e la fermata n.13 (La Spezia).

Entro i primi mesi del 2013 la prima fase verrà completata con le modifiche necessarie all'interno della stazione di Riccione e pertanto a quella data l'intero percorso del TRC risulterà libero da qualsiasi interferenza con gli impianti ferroviari a meno delle 5 aree puntuali ove sono posizionati i posti di blocco automatico (PBA) la cui dismissione avverrà successivamente alla posa di analoghe garitte sul lato mare della massicciata ferroviaria.

Il completamento di questa seconda fase e dell'intero appalto con la messa in funzione del nuovo sistema di Blocco Automatico a correnti codificate è prevista per l'autunno 2013.

D) Opere in anticipazione relative all'eliminazione dei passaggi a livello sulla BO – AN

Nell'ambito della convenzione fra Rete Ferroviaria Italiana, Comune di Rimini e Agenzia Mobilità per l'eliminazione dei passaggi a livello della linea Bologna – Ancona, quali opere in anticipazione del progetto del Trasporto Rapido Costiero, nel corso del 2012 è proseguita la realizzazione del sottopasso ciclopeditonale di via Pascoli (ultimo manufatto previsto dalla convenzione). L'attività esecutiva è stata rallentata dalle richieste pervenute dall'Amministrazione Comunale volte da un lato ad introdurre modifiche dell'opera sia sul lato mare che sul lato monte della massicciata ferroviaria al fine di coordinarle con quanto pianificato in materia di viabilità circostante e dall'altro da una specifica richiesta di interruzione delle lavorazioni al sopraggiungere della stagione turistica entro la quale si sono completate le attività di spostamento dei sottoservizi, di risoluzione delle interferenze e di bonifica ordigni bellici.

Solo nell'autunno hanno avuto effettivamente avvio le attività di realizzazione dell'infrastruttura con l'esecuzione della camera di spinta e con la successiva spinta del monolite avvenuta nel mese di dicembre. All'inizio del 2013 l'Amministrazione Comunale ha richiesto la progettazione e l'esecuzione di una variante in corso d'opera relativa alla geometria di realizzazione delle rampe del sottopasso sia sul lato monte che sul lato dell'opera. Tale variante dal valore di € 75.000,00 secondo quanto previsto all'interno della Convenzione trilaterale è stata progettata da Agenzia Mobilità e posta in esecuzione da RFI in qualità di Stazione Appaltante.

A seguito e per effetto dei tempi di esecuzione di questa variante i tempi di completamento e di apertura al pubblico esercizio dell'opera hanno subito un lieve slittamento passando dal mese di giugno al mese di luglio.

E) Procedure di acquisizione delle aree

Il Consiglio di Stato ha discusso in data 28.02.2012 in seduta unica unificata tutti i ricorsi presentati dai proprietari interessati sulla legittimità della dichiarazione di pubblica utilità

dell'opera e delle relative procedura di esproprio e con sentenza depositata il successivo 04.05.2012 ha respinto tali ricorsi confermando le precedenti sentenze e conseguentemente la legittimità sia della DPU che dei relativi decreti di esproprio concludendo definitivamente a favore della Stazione Appaltante il lungo percorso giudiziario relativo alla legittimità degli atti amministrativi portanti la realizzazione dell'opera.

L'effettivo inizio delle attività esecutive hanno richiesto nel corso del 2012 lo svolgimento di attività necessarie al perfezionamento e completamento delle procedure di acquisizione delle aree. A seconda dei casi si è pertanto proceduto alla liquidazione delle indennità nel caso delle accettazioni, alla definizione degli arbitrati o degli accordi bonari ove essi sono stati richiesti dalle proprietà o alla trasmissione di tutta la documentazione alla commissione provinciale per le attività espropriative nei casi di non accettazione palese o di assenza di qualsivoglia comunicazione. Inoltre al fine delle esecuzione delle attività sono stati emessi ulteriori 3 decreti di occupazione temporanea e prorogato un accordo per l'acquisizione di aree necessarie per la realizzazione dei lavori relativi al sottopasso ciclo-pedonale di via Pascoli.

Sulla scorta del progetto esecutivo ed in particolare dei piani di cantierizzazione e delle linee di scavo gli uffici tecnici aziendali è stato messo a punto il piano particellare per l'emissione dei decreti di occupazione temporanea ed asservimento necessari per la fase esecutiva delle opere. Per quanto riguarda le procedure di conclusione dell'iter contrattuale di acquisizione delle aree lungo linea e degli ex caselli ferroviari interferenti e necessari per la realizzazione dell'opera (aree ferroviarie), a seguito della stipula nel dicembre del 2011, dell'atto conclusivo relativo al perfezionamento dell'individuazione delle aree ed al loro passaggio a favore di AM. Si è pertanto proceduto alla stipula degli atti contrattuali di passaggio di proprietà degli ex caselli ferroviari necessari per la realizzazione dell'opera nonché alla consegna effettiva delle aree della Stazione FS e lungo linea di competenza dei compartimenti di Bologna ed Ancona a favore di Agenzia Mobilità.

F) Attività di fornitura del materiale rotabile

Per quanto attiene l'attività di fornitura del materiale rotabile, nel corso dei primi mesi del 2012 si sono svolte le riunioni con i tecnici del Consorzio APTS Advanced Public Transport System e da Vossloh Kiepe per definire gli aspetti di dettaglio relativi agli allestimenti, le dotazioni, le finiture e gli equipaggiamenti del primo mezzo (Phileas) della flotta e della progettazione del sistema di guida vincolato così come previsto contrattualmente.

Al termine del percorso di valutazione tecnica del primo mezzo, l'Aggiudicataria ha avviato la fase di produzione del veicolo i cui tempi di completamento e di realizzazione delle prove e dei collaudi necessari per l'omologazione avverranno nel corso del 2013.

G) Procedura di gara per la fornitura degli impianti di ausilio per l'esercizio

Nel corso dell'anno appena trascorso si è provveduto, sulla scorta delle indicazioni della Commissione Interministeriale ex L.1042/69 allo sviluppo ed al successivo invio della documentazione progettuale, tecnica ed amministrativa necessaria per l'esperimento della procedura di gara ai sensi dell'art. 220 del D.Lgs. 163/2006 per l'affidamento della progettazione esecutiva, fornitura, posa in opera, collaudo e messa in esercizio dei sistemi di ausilio all'esercizio del sistema TRC alle ditte prequalificate (A.T.I. composta dalla capogruppo Thales

Italia S.p.a. e dalle mandanti IMET S.p.a. e Bonciani S.p.a.; - Project Automation S.p.a.) per un importo complessivo pari a 5,675 milioni di euro comprensivo di oneri per la sicurezza (IVA esclusa). La procedura di gara con l'esame dell'offerta presentata da entrambe due le partecipanti ha visto l'aggiudicazione dell'appalto da parte della Commissione alla Ditta Project Automation S.p.a. che è risultata essere la migliore sia dal punto di vista del merito tecnico che dal punto di vista del valore economico (ribasso del 12,14% con aggiudicazione a 4,920 milioni di euro). Successivamente all'aggiudicazione in data 10.12.2012 è stato stipulato il contratto di appalto e sono immediatamente partite le attività tecniche necessarie alla consegna delle attività progettuali necessarie sia per lo sviluppo degli impianti di ausilio all'esercizio e la cui integrazione con la infrastruttura di trasporto ed il materiale rotabile risulta essere elemento conclusivo e imprescindibile dell'intero percorso progettuale fino a qui svolto.

H) Il TRC a Riccione

Nel corso dell'anno l'Amministrazione comunale di Riccione ha ufficializzato la richiesta di varianti progettuali al Trasporto Rapido Costiero nella tratta ricadente all'interno del proprio territorio al fine migliorarne l'inserimento nel contesto urbanistico circostante.

A tal fine nel mese di luglio ha presentato un progetto preliminare contenente quanto richiesto, il cui contenuto viene sinteticamente riassunto nei successivi punti:

- riduzione della sede da doppia a singola via di corsa nel tratto compreso fra la fermata 13 (La Spezia) e la fermata 14 (Verdi) per uno sviluppo lineare di 723 metri;
- realizzazione del sottopasso Ceccarini con prolungamento delle rampe di uscita fino al lato monte del viale delle Magnolie (all'interno del progetto definitivo ed esecutivo le rampe risultavano essere sul lato mare);
- eliminazione del sottopasso carrabile di viale Bellini (sinistra del porto canale sul Rio Melo) e realizzazione di un nuovo sottopasso ciclo-pedonale in affiancamento a quello carrabile esistente sulla destra del porto canale con contestuale realizzazione di passerella pedonale fra le due sponde sul lato mare rispetto alla linea ferroviaria Bologna – Ancona);
- revisione del progetto del ponte sul Rio Melo al fine di consentire il mantenimento della viabilità lungo il viale Rimini ed in particolare sulla rotatoria ad intersezione del viale Rimini e la via Lungorìo;
- modifica della fermata e del sottopasso ciclo-pedonale "La Spezia" con riduzione delle rampe in modo tale da semplificarne la realizzazione;
- realizzazione di percorso pedonale del ponte sul fiume Marano in direzione Nord fino alla fermata n.11 "Angeloni" parte sul lato mare e parte sul lato monte della via Aosta;
- rifacimento dei marciapiedi, della sistemazione delle pertinenze stradali e dell'illuminazione pubblica lungo tutta la viabilità comunale interessata dalla realizzazione del TRC.

A seguito della trasmissione ufficiale di tali richieste è stato attivato un tavolo tecnico fra i tecnici del Comune di Riccione e di Agenzia Mobilità al fine dell'esame progettuale che si è concluso negli ultimi giorni dell'anno. Nel corso dei primi mesi dell'anno il percorso tecnico delle varianti richieste dall'Amministrazione Comunale di Riccione ha visto la consegna del progetto esecutivo da parte dei professionisti incaricati. Tali elaborazioni, suddivise fra via di corsa, opere d'arte, opere di urbanizzazione connesse e risoluzione delle interferenze con i sottoservizi, sono state

sottoposte ad un ulteriore tavolo di esame e di confronto fra i tecnici dell'Amministrazione Comunale di Riccione ed Agenzia Mobilità che hanno portato nel mese di giugno alla conclusione dell'iter progettuale attraverso la sottoscrizioni di appositi verbali di conferenza dei servizi. Dal punto di vista economico gli oneri tecnici per l'elaborazione delle varianti progettuali sono stati già quantificati in € 200.000 sulla base di quanto previsto nel capitolato speciale d'appalto in funzione degli importi delle opere interessate. Il costo delle opere è oggetto di stima in sede di redazione dei computi metrici dell'esecutivo.

I) GLI SVILUPPI DEL TRC

Parallelamente all'attività tecnica inerente la realizzazione dell'opera, gli uffici aziendali sono stati parte attiva nell'iter di pianificazione del sistema di infrastrutturazione dei trasporti dell'intero territorio provinciale in cui è di tutta evidenza la centralità del Trasporto Rapido Costiero nell'ambito di quello che sarà il futuro assetto dei sistemi di trasporto pubblico del territorio. In tutte le sedi istituzionali è stato ribadito come il TRC, nel suo primo stralcio funzionale da Rimini a Riccione, non ha ragione tecnica e funzionale se visto a sé stante e non come fulcro del sistema della mobilità cittadina e provinciale che dovrà essere ridisegnata ed estesa in funzione di esso. La stessa tratta Rimini – Riccione deve essere considerata come primo tratto di un sistema la cui espansione è condizione essenziale per il suo razionale e completo funzionamento e proprio dalla sua implementazione e diffusione nel territorio come rete di servizio trova sostenibilità e giustificazione sia dal punto di vista tecnico-urbanistico che economico e finanziario. Sotto questo aspetto il progetto di prolungamento a nord verso Rimini Fiera (il cui progetto preliminare è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel giugno del 2011 ai fini del completamento dell'iter istruttorio e dell'approvazione e finanziamento da parte del CIPE ai sensi della L.443/2001 e s.m.i.) costituisce il primo e naturale proseguimento dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda il prolungamento a sud (3^a stralcio funzionale) da Riccione FS a Cattolica FS, gli uffici aziendali hanno completato un progetto preliminare di collegamento in sede promiscua mediante l'utilizzo di impianti e mezzi analoghi a quelli del primo stralcio del TRC. Per quello che riguarda gli scenari futuri appare necessario lo studio per la realizzazione di un ulteriore collegamento a nord da Rimini Fiera fino al comune di Santarcangelo di Romagna.

Nel corso dell'anno si è fornito supporto tecnico e sviluppato lo studio di fattibilità in collaborazione con il Settore Mobilità della Provincia di Rimini per la realizzazione di un sistema di trasporto con tecnologia e materiale rotabile analogo a quella del Trasporto Rapido Costiero in direzione trasversale alla linea di costa con partenza da Marina Centro, interscambio alla fermata n.2 del TRC (Parco Ausa) e collegamento nella zona dell'Arco d'Augusto, della nuova sede del Palacongressi e del casello di Rimini Sud e successivamente fino alla Repubblica di San Marino utilizzando il vecchio sedime della ferrovia Rimini – San Marino o in alternativa il percorso attuale della SS72.

Appare in questa sede opportuno sottolineare come tale studio di fattibilità si muove in continuità ed omogeneità con quanto in corso di realizzazione in termini di sistema di trasporto lungo la costa (TRC). E' di tutta evidenza infatti l'opportunità di mantenere e perpetuare le scelte già operate in termini di impianti e di materiale rotabile (sistemi a trazione elettrica su gomma) e di

sviluppo degli stessi attraverso la scelta di tecnologie innovative (come la via guidata magnetica di tipo immateriale) applicati a impianti e mezzi di tipo filoviario in analogia a quanto in corso di realizzazione per il TRC.

Scelte alternative porterebbero ad una situazione di eterogeneità e promiscuità fra diversi sistemi con inevitabili inefficienze e necessità di maggiori investimenti con conseguente impossibilità di sviluppare economie di scala sia a livello realizzativo che soprattutto a livello gestionale. Tale studio di fattibilità è stato presentato alla commissione composta dalla Segreteria di Stato di San Marino, la Regione Emilia – Romagna, la Provincia di Rimini, i comuni di Rimini e Coriano e l'ANAS per l'attuazione dell'accordo siglato nel 1983 dal Ministero degli Esteri con la struttura omologa della Repubblica del Titano per il miglioramento delle comunicazioni stradali fra i due paesi, la costruzione di un collegamento rapido e la realizzazione di interventi volti alla messa in sicurezza della Strada Statale n.72.

Tutti questi filoni progettuali si vanno ad aggiungere a quanto già in studio o in previsione dai precedenti strumenti di pianificazione (specie in tema di mobilità) che vengono di seguito elencati per punti:

- la revisione e la ristrutturazione dell'attuale impianto filoviario Rimini – Riccione il cui percorso verrebbe modificato ed interrotto nella sua funzione di collegamento fra i due comuni e trasformato in due anelli circolari di collegamento dei principali poli attrattori delle città lungo i circuiti principali di viabilità;
- lo spostamento del Deposito TPL attualmente sito in viale C.A. Dalla Chiesa in un sito che per localizzazione, dimensioni e dotazioni infrastrutturali più si adatti alle mutate esigenze del territorio ed alla sue prospettive future;
- lo sviluppo dell'area della Stazione FS (ex scalo merci) quale polo di principale di intermodalità fra diversi sistemi di trasporto (ferrovia, TRC, trasporto locale urbano ed extraurbano, mobilità privata a motore e ciclo-pedonale). A tal proposito nel corso del 2012 è stato definito in via preliminare dalla società Metropark del Gruppo FS con l'Amministrazione Comunale il raddoppio dell'attuale parcheggio nella zona della Stazione FS;
- la realizzazione delle fermate del TRC quali stazioni e non solo come semplici di fermata di un servizio di trasporto svolgendo quindi anche funzione di ricucitura, aggregazione e valorizzazione del territorio;

il recupero e la valorizzazione delle aree attualmente destinate a spazi per servizi di trasporto pubblico (viale Carlo Alberto Dalla Chiesa e via Coletti a Rimini, via Lombardia a Riccione).

GESTIONE DEGLI ASSET DEL TPL E DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

Gli uffici dedicati alle attività tecniche di Agenzia Mobilità hanno proseguito nel corso del 2012 il lavoro di pianificazione, progettazione, esecuzione e gestione di quanto interessa le proprietà aziendali e le infrastrutture al servizio del Trasporto Pubblico Locale del bacino consorziale.

Il percorso di riallocazione logistica degli uffici e delle attività aziendali, parte del percorso di

trasformazione societaria di Agenzia Mobilità, ha subito anche nel corso del 2012 un periodo di stasi dovuto al momento di incertezza e di rielaborazione degli scenari futuri che non hanno consentito lo svolgersi di attività ulteriori a quelle ordinaria.

Per quanto riguarda il capitolo investimenti relativi agli impianti fissi in proprietà, nonostante l'impegno degli uffici interni di Agenzia Mobilità, che hanno pianificato e redatto i progetti al fine dell'utilizzo delle risorse destinate alla manutenzione straordinaria dei beni funzionali all'esercizio e dell'impianto filoviario previsti all'interno delle schede progettuali dell'Accordo di Programma e di Servizio per il triennio 2008 – 2010, la situazione economica generale e nello specifico i vincoli imposti dal patto di stabilità entro i quali debbono essere utilizzate le risorse economiche da parte degli Enti Locali ha di fatto portato al congelamento ed al rinvio di quanto era stato concordato e stipulato in sede di stipula dell'Accordo di Programma.

La stessa stipula del nuovo accordo di programma per il triennio successivo (si ricorda che l'ultimo accordo stipulato aveva vigenza naturale fino alla fine del 2010), non è avvenuta nel corso dell'anno appena trascorso lasciando un preoccupante vuoto nell'intero comparto del Trasporto Pubblico Locale e conseguentemente nelle relative alle infrastrutture ed ai beni funzionali all'esercizio.

Entrando nello specifico dell'attività tecnica aziendale vengono di seguito riportate per sommi capi le principali azioni svolte nel corso dell'anno appena trascorso.

A) Complesso immobiliare di via Dalla Chiesa (sede, deposito, officina, lavaggio e rifornimento)

Per quanto attiene l'attività manutentiva del complesso immobiliare di viale C.A. Dalla Chiesa si segnalano le seguenti attività:

- l'esecuzione di interventi di ripristino di alcune parti esterne del cornicione e dei marciapiedi del locale CRAL ammalorati;
- il rifacimento di parti della conduttura idrica in ingresso al deposito dal fronte di viale Carlo Alberto Dalla Chiesa interessate da rotture, la manutenzione di porzioni di pavimentazione stradale, la sostituzione e la rimessa in quota di chiusini nel piazzale e nella zona delle cisterne oli lubrificanti;
- l'esecuzione di interventi di ripristino della pavimentazione e di alcuni pozzetti all'interno dell'officina nella zona delle fosse di lavoro con messa in sicurezza della linea trifase sottopassante la zona ammalorata;
- la sostituzione di n.2 portoni ad impacchettamento rapido dei locali carrozzeria sul lato nord dell'officina con smontaggio di quelli a chiusura rototraslatoria ed installazione di portoni a chiusura verticale;
- il rifacimento dei quadri elettrici a servizio dei forni e della carrozzeria non più a norma e giunti alla fine della loro vita utile;

B) Sede di via Dario Campana, 67

Per quanto riguarda la sede direzionale di via Dario Campana, di proprietà di AMIR S.p.a. ed affittata da Agenzia Mobilità, si è pervenuto alla conclusione dell'iter di denuncia della centrale termica agli enti competenti (ISPESL ed INAIL).

C) Complesso immobiliare di via Coletti (uffici, deposito, officina, lavaggio)

In un'ottica di valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale e di reperimento di risorse economiche al fine di finanziare l'investimento infrastrutturale del TRC, è stato ottenuto il permesso di costruire (n.2319/10 del 19.01.2012) relativo alla porzione edificabile del foglio 59 mappale 651 per la costruzione di un fabbricato ad uso residenziale e commerciale e si è proceduto al deposito del progetto di dettaglio degli impianti elettrici e termici. Negli ultimi giorni dell'anno appena trascorso essendo stata negata la proroga richiesta rispetto alla condizione di avvio dei lavori entro un anno dalla data del rilascio si è proceduto in data 20.12.2012 alla denuncia di inizio lavori ai sensi del comma 10 dell'art. 13 della L.R. n.31/2002 e dell'art. 8 del Regolamento Edilizio vigente per l'esecuzione di lavori preliminari. Parallelamente si è dato incarico a Professionisti esterni al fine di redigere la documentazione di tipo geologico e gli elaborati strutturali necessaria per l'ottenimento dell'autorizzazione sismica in modo tale da dare concretamente avvio alle lavorazioni.

D) Fermate della rete del Trasporto Pubblico Locale

Intervento preminente di modifica della rete del Trasporto Pubblico Locale è stato lo spostamento dei capolinea dalla zona di via Dante e via Clementini (realizzati nel corso del 2011) e dei transiti delle linee da piazzale Gramsci e via Castelfidardo con la realizzazione ed il potenziamento del nodo di P.le Cesare Battisti come capolinea di tutte le linee del Trasporto Pubblico Locale, il solo transito lungo la via Dante e la via Clementini con la conseguente necessità di installare arredi ed impianti ad ausilio dell'utenza nelle aree di via Roma e nei marciapiedi lato monte di piazzale Cesare Battisti opportunamente predisposte quali nuovi capolinea in altro appalto eseguito a cura dell'Amministrazione Comunale con l'ausilio tecnico degli uffici aziendali. Nell'ambito dello stesso intervento si è proceduto allo smontaggio di 6 manufatti di attesa in viale Gramsci ed il loro riposizionamento in viale Roma, sul lato monte di piazzale Cesare Battisti e lungo i Bastioni Orientali. Sempre nell'ambito della riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate TPL si segnala il completamento dello spostamento di due fermate in via Flaminia ed in via Tripoli e l'ottenimento delle autorizzazioni per l'installazione di 2 pensiline ad arredo delle fermate del nuovo Palacongressi che verranno installate nelle prime settimane del 2013. Sempre nel campo degli investimenti relativi ai beni funzionali all'esercizio, occorrerà prevedere, nell'ambito degli accordi di programmi che verranno stipulati nei prossimi anni, l'inserimento di capitoli di spesa idonei a realizzare interventi di rinnovo della segnaletica di fermata delle paline della rete extraurbana e delle linee turistiche a lunga percorrenza oltre alla prosecuzione dell'opera di riqualificazione e sistemazione degli arredi di fermata e su richiesta degli enti soci anche la messa in sicurezza delle stesse attraverso la fornitura e la posa in opera di manufatti di attesa (pensiline) e la realizzazione delle opere accessorie per rendere fruibili i siti all'utenza. In particolare si segnala la necessità di procedere con interventi di rinnovo della rete delle paline di fermata nel territorio dei comuni del forese percorsi delle linee extraurbane.

In tale ambito occorre ricordare la situazione creatasi con il passaggio dei 7 comuni dell'alta Valmarecchia dalla Regione Marche all'Emilia-Romagna con il conseguente ingresso delle linee TPER (ex FER) nel bacino di gestione di Agenzia Mobilità.

Tali ambiti territoriali hanno a tutt'oggi un basso livello in termini di dotazione di paline di fermata, a volte addirittura assenti o con unico segnale valido in entrambi le direzioni e

comunque con modelli particolarmente vetusti e di diverse tipologia.

Nei centri urbani e lungo la ex SS258 inoltre le paline di fermate risultano essere di proprietà di una società di gestione pubblicitaria che, a seguito di un accordo commerciale con la stessa FER, ha provveduto all'installazione di un modello dalle notevoli dimensioni (al di fuori quindi da quanto previsto normativamente dal codice della strada in ambito extraurbano) caratterizzate dalla presenza di un pannello pubblicitario.

Una eventuale loro rimozione da parte del soggetto proprietario, verrebbe a creare un disservizio notevole, in quanto venendo inaspettatamente a mancare il palo di fermata, i mezzi extraurbani in transito non sarebbero più autorizzati alla salita ed alla discesa dei passeggeri, come previsto dalla Normativa Vigente creando una situazione sanzionabile dalla Regione Emilia-Romagna in quanto non verrebbero rispettati gli standard minimi regionali per l'esercizio del T.P.L... Occorre inoltre considerare che il numero di fermate del bacino di AM è destinato ad incrementarsi ulteriormente in quanto nel giugno del 2013 si completerà l'iter tecnico – amministrativo per il passaggio di quelle linee del T.P.L. che interessano i comuni della regione Marche che sono traslati nella regione Emilia – Romagna attualmente esercite dal consorzio Adriabus. Per quanto riguarda le fermate “valide nei due sensi”, e cioè fermate che a prescindere dalla direzione della linea lungo cui sono installate, sono da ritenersi valide anche nell'altro senso di marcia, occorre precisare che tali fermate non rientrano più nello standard regionale e per questo motivo AM, in quanto proprietaria dei manufatti, potrebbe essere passibile di ulteriori sanzioni da parte della regione stessa.

Nel corso dell'anno si è pertanto proceduto allo sviluppo di un progetto pilota per l'individuazione del modello di palina extraurbana comprensiva di relativo portarari da installarsi nelle porzioni di territorio e del relativo servizio che sono appena entrati all'interno del bacino di servizio della Regione Emilia – Romagna ed al conseguente rifacimento della rete delle paline delle fermate a cui sarà opportuno aggiungere il completamento della sostituzione delle fermate dell'attuale bacino di esercizio di Agenzia Mobilità, non interessate dagli interventi eseguiti negli anni scorsi, oramai obsolete e non più adatte alla funzione per cui sono state concepite e soprattutto non più rispondenti a quanto previsto dalla Normativa Vigente. Dal punto di vista quantitativo tale intervento interesserà 609 fermate urbane dei comuni dell'entroterra e 1616 fermate in ambito extraurbano. Per la sostituzione è stato proposto un modello di fermata extraurbana abbastanza semplice, ma sufficiente per contenere le informazioni che si intendono fornire agli utenti del T.P.L., e rispondente a quanto prescritto dalla Normativa Vigente (art. 157 del Nuovo Codice della Strada ed s.m.i. – art. 352 del Regolamento di Esecuzione) che ne prescrive caratteristiche, dimensioni e colori.

Vista poi la funzionalità della palina proposta si è valutato di poterla utilizzare anche come fermata urbana da installare nei centri urbani del forese. A tal fine sarà sufficiente utilizzare per la verniciatura gli stessi colori del modello urbano attualmente in uso nei comuni costieri.

Quanto sopra descritto viene proposto al fine di procedere ad un'ottimizzazione dei costi in quanto questo modello rientra negli standard della segnaletica stradale e per questo motivo non ci sarebbe l'aggravio dei costi per la realizzazione di manufatti con caratteristiche personalizzate fuori standard, come succede per l'attuale modello di fermata urbana esteticamente più curata

visti i contesti urbani in cui è stata inserita. Questo progetto pilota per un totale di circa 60 paline è stato affidato con trattativa privata ed ha interessato alcune strade extraurbane provinciali del comune di Santarcangelo, di Poggioiberni e di Verucchio.

Successivamente al positivo esito dell'esperimento pilota, gli uffici tecnici aziendali hanno sviluppato il progetto esecutivo di fornitura e posa in opera delle fermate extraurbane per l'intero bacino di Agenzia Mobilità da esperirsi su uno o eventualmente più lotti con una procedura di aggiudicazione con il criterio di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

E' stato inoltre completato l'iter amministrativo di cessione della competenza e della proprietà della rete di fermate scolastiche agli Enti Soci stessi conseguentemente alla ripresa all'interno dei singoli comuni dell'attività di pianificazione, progettazione, affidamento e controllo dei servizi scolastici.

E) Manufatti di attesa ad arredo delle fermate del Trasporto Pubblico Locale

Nel corso del 2012, stante la situazione di stallo precedentemente descritta ad inizio della presente relazione, non si è proceduto all'installazione di nessun nuovo manufatto ma si è proceduto. Sotto l'aspetto del rinnovo e dell'implementazione degli arredi esistenti si sottolinea come anche per il 2012, l'impossibilità, legata ai processi di trasformazione societaria in corso, di poter stipulare contratti di affidamento dei manufatti di attesa a durata pluriennale con imprese private che a fronte dello sfruttamento pubblicitario dei pannelli, assumono in carico l'intera attività manutentiva e realizzano programmi di investimenti volti ad implementare/incrementare il "patrimonio pensiline", facendo così fronte alle richieste ed alle esigenze espresse dagli enti soci e dagli utenti del servizio. La mancanza di una prospettiva pluriennale impedisce di fatto l'ammortamento di investimenti e quindi il pieno sfruttamento della redditività di questo patrimonio aziendale. Infatti anche per il 2012 è stata eseguita una proroga tecnica a carattere annuale del rapporto contrattuale con IGP Decaux in attesa della conclusione dei processi di trasformazione societari al termine del quale si potrà individuare con idonea procedura l'affidatario della gestione del "parco pensiline" per un congruo periodo temporale.

Nel corso dell'anno si è pertanto proceduto a interventi di ripristino e recupero di pensiline già esistenti ed installate sul territorio attraverso la loro manutenzione e l'eventuale spostamento in siti di maggiore interesse e necessità oltre all'esecuzione di interventi di riparazione di manufatti per eventi legati alle precipitazioni nevose dell'inverno 2011 – 2012 nei comuni del forese ed a sinistri occasionali.

F) Impianto filoviario Rimini – Riccione

Nel corso del 2012 l'attività manutentiva si è limitata al ripristino strutturale di circa 20 strutture di sostegno in c.a.c. il cui copriferro risultava ammalorato ed era interessato da fenomeni di distacco delle porzioni superficiali.

E' giunto a completamento l'iter di ottenimento del permesso di costruire relativo al progetto di riqualificazione della colonia Murri e dell'intero comparto. Fra le opere di urbanizzazione pianificate in questo progetto è stata approvata la realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra il viale Regina Margherita ed il viale Siracusa che richiederà a carico del soggetto privato attuatore del Project Financing una modifica dell'impianto filoviario e lo spostamento di 4 fermate del TPL già predisposte dagli uffici tecnici aziendali a livello di progetto preliminare.

Per dare corso alla fase esecutiva degli interventi così come espresso durante la conferenza dei servizi, sarà necessario stipulare fra Agenzia Mobilità ed il soggetto privato attuatore del Project Financing apposita convenzione per disciplinare le modalità di realizzazione della fase progettuale e di autorizzazione presso gli Enti Ministeriali competenti e la successiva fase esecutiva comprensiva della gestione della fase di interruzione dell'esercizio filoviaria.

All'interno della convenzione dovranno naturalmente essere previsti e pianificati gli oneri tecnici e relativi alla fase esecutiva della modifica nonché quanto necessario in termini di interruzione dell'esercizio che dovranno essere garantiti attraverso la costituzione di apposito deposito cauzionario.

Inoltre all'interno della delibera di G.C. di Rimini avente ad oggetto le azioni integrate per il miglioramento della qualità dell'aria e la riqualificazione urbana della città al punto 5) relativo agli interventi di riorganizzazione del capolinea del TPL nel piazzale Cesare Battisti è stata approvata in via preliminare la realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra p.le Cesare Battisti, Corso Giovanni XXIII, via Ravegnani e via Graziani che richiederà necessariamente lo studio della modifica dell'impianto filoviario ma di cui ad oggi non è stata verificata l'effettiva fattibilità.

G) Sistema per il controllo degli accessi alla ZTL del centro storico di Rimini

Per quanto riguarda il sistema per il controllo degli accessi automatizzati della Zona a Traffico Limitato del Comune di Rimini nel corso del 2012 è continuata l'assistenza all'attività del Comando di Polizia Municipale, attraverso la manutenzione ordinaria del sistema sia per quanto riguarda la parte hardware che quella software degli apparati.

Dal punto di vista gestionale l'anno 2012 ha visto l'esecuzione dal punto di vista tecnico della manutenzione straordinaria del varco di via Garibaldi con la sostituzione dei gruppi ottici giunti al termine della loro vita utile.

Nel mese di ottobre è giunto al termine il primo triennio di affidamento del servizio di manutenzione preventiva e correttiva a cura di Project Automation S.p.a.; a seguito di trattativa privata Agenzia Mobilità si è avvalsa della facoltà di procedere al rinnovo per un successivo triennio alle stesse condizioni tecniche ed economiche ottenendo inoltre dalla controparte la non applicazione dell'aggiornamento ISTAT previsto contrattualmente.

Nel corso dell'anno con D.P.R. n.151 del 30.07.2012 è stato approvato una modifica del codice della strada concernente il regolamento di esecuzione ed attuazione in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per facilitare la mobilità delle persone invalide che richiederà per il sistema di controllo della ZTL la sostituzione in tempi brevi del pass disabili e del relativo permesso con i nuovi formati che recepiscono le norme comunitarie al momento del rinnovo degli stessi o del rilascio di nuovi permessi.

H) Attività ordinaria di manutenzione

Sotto l'aspetto gestionale ordinario, l'attività della squadra di manutenzione è proseguita nel corso dell'anno con un consuntivo riferito all'intero 2012 pari a circa 290 interventi per un totale di circa 4.600 ore di lavorazioni che hanno interessato e coperto le necessità di tutti i settori aziendali (gestione beni immobiliari, trasporto pubblico locale e parcheggi – fino al mese di maggio data di cessazione del servizio).

La residua attività di gestione ordinaria delle infrastrutture, degli impianti, dei sistemi in proprietà, gestione o di competenza aziendale sono stati affidati come sinteticamente descritto nel seguito:

- manufatti di attesa alle fermate (pensiline) – contratto di gestione pubblicitaria e manutenzione con IGP Decaux – TAM Servizi s.p.a.;
- manutenzione ordinaria agli impianti del complesso immobiliare di viale C.A. Dalla Chiesa, 38 – contratto di service con TRAM Servizi S.p.a.;
- manutenzione dell'impianto elettrico e degli impianti di messa a terra delle sedi e dei fabbricati aziendali – contratto con G.M. Impianti Elettrici;
- manutenzione dell'impianto di prevenzione incendio del complesso immobiliare di viale C.A. Dalla Chiesa, 38 – contratto con Girometti Impianti S.p.a.;
- manutenzione dell'impianto termico e di climatizzazione – contratto con Tecnoclima (C.A. Dalla Chiesa) e Clima Service (Dario Campana);
- manutenzione delle aree verdi delle proprietà aziendali e servizi di derattizzazione e disinfestazione – contratto con Eco.Service s.p.a.;
- manutenzione degli impianti elevatori e dei montacarichi dei fabbricati aziendali – contratto con OTIS Servizi s.p.a. (C.A. Dalla Chiesa) e BAMA (Dario Campana);
- manutenzione alle porte automatiche dei fabbricati aziendali – contratto con Ponzi s.p.a.;
- servizi di sorveglianza alle sedi aziendali – contratto con Civis Augustus (C.A. Dalla Chiesa) e Coopservice (Dario Campana);
- manutenzione preventiva e correttiva del sistema di controllo degli accessi alla zona a traffico limitato del comune di Rimini – contratto con Project Automation s.p.a.;
- servizi di pulizia – contratto con CO.PU.RA. (C.A. Dalla Chiesa) e Tiraferri (Dario Campana);
- manutenzione presidi antincendio – contratto con Ditta Ruggeri;
- manutenzione impianto antifurto e videosorveglianza di via Dario Campana – contratto con I Tecnici S.r.l.;

l) Pianificazione attività di manutenzione straordinaria

Per quanto riguarda la pianificazione delle attività di manutenzione straordinaria agli immobili di proprietà di Agenzia Mobilità ed all'impianto filoviario Rimini – Riccione si rimanda alla relazione conclusiva del tavolo tecnico fra la Proprietà ed il Gestore relativa alla verifica dello stato e degli interventi necessari al mantenimento dei beni funzionali al trasporto pubblico locale affidati con contratto di servizio redatta nell'estate del 2009.

Nello specifico occorrerà portare a termine gli interventi in essa richiesti e previsti ed a tal fine risulta necessario prevedere e reperire risorse al fine del finanziamento degli interventi anche e soprattutto prevedendone l'inserimento all'interno di schede apposite relative alla parte investimenti del accordo di programma e di servizio per la mobilità sostenibile e per i servizi autofiloviari in corso di formale stipula.

Nel dettaglio gli interventi relativi al complesso immobiliare sito in viale C.A. Dalla Chiesa vengono sinteticamente descritti di seguito:

- intervento di revisione ed ammodernamento dell'impianto di scarico di tipo industriale del deposito al fine dell'ottenimento di una nuova autorizzazione all'esercizio dell'impianto da parte del Gestore (la precedente autorizzazione risulta scaduta);

- la sostituzione degli ultimi tre portoni ad impacchettamento rapido di accesso ai padiglioni carrozzeria dell'officina (lato sud dell'officina);
- intervento di modifica dei camini dei forni del reparto carrozzeria con inserimento di dispositivi di nebulizzazione in grado abbattere i livelli di emissione con annesso intervento di revisione delle parti mobili interne dei forni;
- intervento di manutenzione alle cisterne olio lubrificante del deposito con trasformazione delle stesse in camere a "doppia parete" con eventuale vetrificazione di cisterne dimesse o da dimettere;
- rifacimento della condotta di allaccio dell'acqua in ingresso al deposito che risulta in cattivo stato ed interessata da fenomeni di rottura ricorrente con dismissione della precedente condutture;

Mentre per quanto riguarda l'impianto filoviario Rimini – Riccione gli interventi risultano essere i seguenti:

- manutenzione delle strutture di sostegno vetuste interessate da fenomeni di rottura del copriferro con distacco del rivestimento in c.a.c. e di ossidazione di strutture metalliche attraverso interventi a seconda dei casi di risarcitura superficiale, verniciatura e zincatura a seconda dei materiali costituenti ed in situazione estreme di sostituzione;
- sostituzione di tratti della linea aerea di contatto nelle zone individuate come critiche per l'usura presentata dai conduttori;
- rinnovo dell'anello di manovra interno al deposito con parziale smontaggio dello stesso nella zona del padiglione lavaggio e rifornimento;
- sostituzione progressiva degli scaricatori in linea a bassa efficienza ed a rischio rottura.

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Nel corso del 2012 il principale investimento in immobilizzazioni riguarda il TRC (Trasporto rapido di costa) che con l'avvio dei cantieri ha assorbito circa 3,5 milioni di euro; al contrario si sono avute alcune dismissioni di immobilizzazioni tecniche inerenti l'attività di gestione della sosta a causa della fine del processo di ammortamento dei beni (parificato alla durata della concessione) e del passaggio di alcuni beni al Comune di Rimini (gratuitamente ai sensi della convenzione che ha regolato la concessione delle aree di sosta).

La realizzazione del TRC assorbe anche il personale comune di AM e a tal fine come richiesto dall'Assemblea dei Soci si è provveduto ad elaborare un prospetto circa i costi per il funzionamento dell'ufficio tecnico TRC monitorati dal controllo di gestione negli anni .

Agenzia non ha debiti bancari e ha provveduto a finanziarsi con proprie risorse.

Le principali fonti finanziarie sono state:

- _ le rimesse regionali per contributi al TPL (ma tempestivamente girate mensilmente al Gestore del TPL)
- _ il contributo dello Stato sull'opera TRC (che copre spese già sostenute)

_ le rimesse degli Enti Soci per contribuzione sul TPL come definiti nel bilancio approvato ed erogati , per una quota, nel corso 2012.

Tra le fonti finanziarie del 2012 troviamo anche l'incremento dei debiti verso il principale fornitore il gestore dei servizi TPL (ATG spa) con il quale si sono allungati i tempi di pagamento dei servizi, in base alla disponibilità finanziaria a tal fine resa disponibile dagli Enti Soci.

Nel corso del 2012, dopo una gara andata deserta ed il perdurare di una situazione bancaria e dei mercati finanziaria turbolenta, e di alta restrizione nella concessione di mutui e finanziamenti (ancorchè garantiti), si è riusciti ad aggiudicare la gara per la stipula del mutuo per 27 mil di euro circa garantiti dallo Stato quale quota parte del finanziamento statale sul TRC (gli altri 15 mil di euro, per un totale di 42 mil circa vengono erogati con rimessa diretta).

Il 21.12.2012 si è stipulato il mutuo con la cassa depositi e prestiti che ha reso la situazione finanziaria più rassicurante rispetto ai mesi precedenti. Peraltro tale mutuo, che finanzia spese già pagate da AM e che quindi devono essere autonomamente e preventivamente finanziate, prevedendo anche la possibilità di erogazione di anticipi .

Nonostante tali azioni positive sulla finanza generale di Agenzia la situazione finanziaria, riguardante nello specifico la realizzazione del TRC, rimane complessa in quanto sono tuttora in fase di ricerca le fonti finanziarie per il completamento dell'opera.

La criticità del sistema bancario e la restrizione creditizia in atto (e non pare che ancora siano riscontrabili segnali di inversione di tendenza) non fanno intravedere facili scenari nemmeno per la reperibilità del finanziamento che AM deve accendere per finanziare la propria quota di pertinenza del TRC (7 mil circa di euro) nonostante la forte capitalizzazione di Agenzia (beni patrimoniali immobiliari) e la assoluta assenza di debiti bancari nei propri bilanci.

Sempre per quanto riguarda la situazione finanziaria riferita all'opera TRC permangono ancora crediti da incassare per le quote annuali di competenza di ogni Ente interessato al progetto e per i quali, se non diverranno liquidi nel breve termine, si renderà necessario renderli tali attraverso opportune operazioni di factoring, od operazioni similari, così come avvenuto in passato.

Più positiva la situazione finanziaria relativa ai fondi per il Trasporto Pubblico Locale per i quali gli Enti Soci hanno provveduto a pagare, nel corso del 2012, i sospesi degli anni pregressi ed anche un parte di quota dell'anno 2012 permettendo ad AM, a sua volta, di saldare buona parte dei debiti pregressi accumulatisi nei confronti del gestore del TPL; il Comune di Rimini ha quasi completamente saldato tutta l'annualità 2012 consentendo ad AM di alleggerire la propria posizione debitoria ed evitando il ricorso al debito bancario. Per quanto riguarda il perdurare dell'insolvenza del comune di Riccione (avendo il T.A.R. ha riconosciuto tale situazione di insolvenza e l'esigibilità del credito) si è risolto con la stipula di un atto transattivi (approvato con atto di Consiglio di Amministrazione n.18 del 07.10.2013), nel quale oltre al riconoscimento legale di tale credito veniva definita nei termini l' integrale liquidazione (entro 30 Novembre 2013 e Febbraio 2014).

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO E PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

I fatti di maggiore rilievo, che si ritiene debbano essere menzionati, subentrati dopo la chiusura dell'esercizio 2012 sono stati:

1_ accordo con il Comune di Riccione per recupero dei crediti da fatture emesse per la quota parte di finanziamento TRC maturata negli anni per circa 2,6 mil di euro ;

2_ adeguamento del costo di costruzione riconosciuto nel contratto d'appalto (e nei successivi addendum) definito in euro 903.800.000 comunque rientrante nell'importo originario a base d'asta ;

3_ aggiornamenti sulle ultime determinazioni del Comitato di Coordinamento TRC:

nell'ultima riunione del 24.10.2013 che ha visto la conclusione dell'intera vicenda, il Comitato di Coordinamento, su proposta del suo Presidente, all'unanimità ha disposto:

- di dare mandato ad Agenzia Mobilità di individuare tutte le misure necessarie per contenere i costi di realizzazione dell'opera nell'impegno di spesa stabilito nella delibera CIPE 93/2006;

- di autorizzare esclusivamente la previsione di varianti non sostanziali per le quali ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006, non sia prevista l'approvazione del CIPE;

- di confermare e supportare l'impegno assunto dalla Regione Emilia Romagna al fine di reperire l'ulteriore finanziamento di € 10.454.418,38 già previsto nella delibera CIPE 93/2006 e nell'Accordo di Programma del 2008.

4_ aggiornamento sull'avanzamento dei lavori: parallelamente all'attività di avanzamento fisico delle lavorazioni si è avuta una recrudescenza del contenzioso legale con i Comitati contrari alla realizzazione dell'opera nonostante che il procedimento risultasse essere concluso con la sentenza del Consiglio di Stato e con i decreti di perenzione dei ricorsi al T.A.R. relativi alla delibera C.I.P.E. (e conseguentemente alla D.P.U.) ed ai decreti di esproprio.

Il Tribunale Amministrativo Regionale di Bologna con ordinanza n.636 dell'11.09.2012 ha rigettato i ricorsi presentati. La Procura della Repubblica ed il Magistrato Competente hanno rigettato in data 29.10.2013 ed in data 05.11.2013 richieste di sequestro del cantiere e le attività di demolizione sono dunque riprese seppure con ritardo e maggiore difficoltà esecutive rispetto al cronoprogramma.

Nel corso dell'anno, l'attività di realizzazione del T.R.C. è proseguita ed a meno delle situazioni descritte sopra (che comunque hanno inciso marginalmente sul complesso delle attività) si sono svolte nel rispetto di programmi e pianificazione.

INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI ED ALLE INCERTEZZE

La situazione politico-economica del Paese e la crisi nazionale ed internazionale hanno creato un contesto, nel quale Agenzia è chiamata ad operare, che presenta attualmente molte incertezze a livello di risorse finanziarie disponibili per i servizi pubblici (TPL) oggetto del proprio controllo ed organizzazione, il tutto ulteriormente complicato da un corposo, ed in continua evoluzione, contesto normativo. Ciò crea incertezza anche sugli assetti organizzativi e di governance futuri delle Agenzie per la Mobilità e per tutto il settore dei trasporti pubblici.

INFORMAZIONI CIRCA IL PERSONALE

Nel corso del 2012 non si sono verificati incidenti sul lavoro che abbiano comportato la morte o gravi lesioni per i lavoratori iscritti a libro matricola. In ottemperanza alle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro è stato predisposto il Documento Unico per la Valutazione dei Rischi e delle Interferenze (DUVRI) e sono stati esaminati i piani operativi di sicurezza dei fornitori che operano nel quartiere fieristico.

L'azienda non ha subito addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e inerenti cause di mobbing.

INFORMAZIONI CIRCA IL DOCUMENTO PROGRAMMATICO SULLA SICUREZZA DEI DATI

In ottemperanza al D.Lgs 196/2003 – art.26 dell'allegato B, si informa che la società ha provveduto a redigere ed aggiornare il Documento Programmatico sulla Sicurezza dei dati.

QUOTE DI PARTECIPAZIONE AGENZIA MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI
valori al 31/12/2012

	Ente socio	TOTALE QUOTA CAPITALE DOTAZIONE 20112	% quota di partecipazione 2012
1	Bellaria - Igea Marina	92.496,84	0,793
2	Borghi	2.185,14	0,019
3	Cattolica	238.029,18	2,040
4	Coriano	35.520,50	0,304
5	Gabicce Mare	2.185,14	0,019
6	Gemmano	3.723,26	0,032
7	Misano Adriatico	76.685,81	0,657
8	Mondaino	11.119,21	0,095
9	Montecolombo	11.288,06	0,097
10	Montefiore Conca	2.185,14	0,019
11	Montegridolfo	3.201,36	0,027
12	Montescudo	5.225,99	0,045
13	Morciano di Romagna	74.839,73	0,642
14	Poggio Berni	5.215,30	0,045
15	Riccione	625.909,16	5,365
16	Rimini	9.289.085,36	79,629
17	Saludecio	12.620,89	0,108
18	San Clemente	11.870,16	0,102
19	San Giovanni in Marignano	46.949,45	0,402
20	Santarcangelo di Romagna	148.115,24	1,270
21	Savignano sul Rubicone	2.185,14	0,019
22	Sogliano al Rubicone	2.185,14	0,019
23	Tavoleto	2.185,14	0,019
24	Torriana	1.080,58	0,009
25	Verucchio	6.117,88	0,052
26	Provincia di Rimini	951.055,59	8,153
27	Comunità Montana Alta Val Marecchia	2.185,14	0,019
	TOTALE	11.665.445,53	100,000

RELAZIONE DEL COLLEGIO
DEI REVISORI

RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO AL 31 DICEMBRE 2012

Ai Signori Soci di Agenzia Mobilità della Provincia di Rimini.

Abbiamo esaminato il progetto di Bilancio redatto dall'Organo Amministrativo e composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa unitamente alla Relazione sulla Gestione così come approvato dal Consiglio di Amministrazione nella propria seduta del 10 ottobre 2013.

Nel corso dell'esercizio la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e dalle norme contenute all'art.16 dello Statuto Consortile e degli artt. 46-47 del Regolamento Speciale.

In relazione a dette disposizioni Il Collegio ha svolto la sua attività di vigilanza sulla regolare tenuta delle scritture contabili e sulla corretta gestione economico finanziaria dell'Azienda.

Al Collegio dei Revisori, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento Speciale è demandato il compito di dover redigere una relazione in cui attestare:

- la corrispondenza delle risultanze di bilancio con le scritture contabili;
- la conformità delle valutazioni di bilancio e in particolare dei ammortamenti, degli accantonamenti e dei ratei e dei risconti, ai criteri di valutazioni di cui agli artt. 2424 e seguenti del Codice Civile opportunamente integrati dai Principi Contabili.

Si fa presente, quale doverosa premessa, che la presente relazione al Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2012 viene redatta dal Collegio dei Revisori nella sua attuale composizione che vede il Dott. Pierfrancesco Cingolani Presidente, la Dott.ssa Raffaella D'Elia e il Dott. Francesco Farneti membri effettivi.

In particolare si sottolinea che il Dott. Francesco Farneti è stato nominato nella carica dall'assemblea consortile del 28/06/2013 in sostituzione del sindaco uscente Rag. Ferruccio Farina giunto alla fine del suo mandato e non più rinnovabile.

La nomina del Dott. Farneti è quindi avvenuta in data successiva a quella di chiusura del bilancio di esercizio.

Il Dott. Francesco Farneti non avendo ricoperto la carica nel corso dell'anno 2012 non ha partecipato all'attività di vigilanza e di revisione periodica prevista dall'art. 16 dello Statuto consortile. Pertanto si ritiene che, quale organo collegiale, pur nell'ambito dell'unicità di espressione del nostro parere contenuto nella presente relazione al Bilancio consuntivo, vada sottolineata la diversa posizione del revisore Dott. Francesco Farneti rispetto a quanto svolto dagli altri componenti il Collegio dei revisori ed in particolare dal Dott. Pierfrancesco Cingolani e Dott.ssa Raffaella D'Elia confermati nell'incarico i quali, unitamente al Rag. Ferruccio Farina hanno direttamente ed effettivamente eseguito l'attività di vigilanza e controllo.

Prima di relazionare sul Bilancio il Collegio dei Revisori rileva che l'approvazione del progetto di bilancio da parte dell'organo amministrativo avvenuta con delibera del 10/10/2013 e del 7/11/2013 pur non essendo prevista da precisi termini statutari avviene in una data obiettivamente troppo lontana rispetto alla data di chiusura dell'esercizio, anche in considerazione del sistema normativo cui si deve fare riferimento nel suo complesso secondo cui i termini entro i quali convocare l'Assemblea per l'approvazione del Bilancio di esercizio sarebbero entro 120 giorni dalla chiusura dell'esercizio stesso.

Ciò è stato certamente determinato dalle difficoltà incontrate nella nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione a causa delle intervenute situazioni di incompatibilità determinate dall'entrata in vigore in data 4/5/2013 del D. Lgs 39/2013 per cui la maggior parte degli amministratori nominati in una prima fase con delibere di assemblea del 16/04/2013 e del 24/04/2013 hanno di lì a poco presentato le loro dimissioni per ragioni di incompatibilità determinata dalla sopravvenuta norma. Si è pertanto reso necessario provvedere alla loro sostituzione con ulteriore definitiva delibera di Assemblea del 28/6/2013 attraverso la nomina degli attuali componenti dell'organo amministrativo.

Pur prendendo atto come tali fatti abbiano potuto contribuire allo slittamento nell'approvazione del Bilancio non si può non sottolineare, da parte di questo Collegio, l'evidente ritardo con cui il bilancio consuntivo inizia il proprio iter approvativo ricordando come il Bilancio di Esercizio costituisca strumento di informazione non solo interno verso i soci ma, più in generale, verso tutti i possibili fruitori esterni costituiti

da ogni soggetto portatore di interessi nei confronti di Agenzia Mobilità e come pertanto sia necessario attuare per tempo tutte le azioni necessarie al rispetto dei termini di approvazione del Bilancio al fine di garantire adeguata informazione e trasparenza a tutti gli interessati. Al riguardo il Collegio richiama l'attenzione del Consiglio di Amministrazione invitandolo a voler porre la massima attenzione nel futuro a tali aspetti.

Alla luce delle attività svolte nel corso dell'esercizio e dell'esame del Rendiconto, approvato dal Consiglio di Amministrazione, il Collegio dei Revisori è in grado di formulare la seguente relazione.

Attività di vigilanza

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci ed alle riunioni del consiglio di amministrazione.

Abbiamo acquisito dagli amministratori durante le riunioni svoltesi informazioni in merito all'andamento delle operazioni sociali e di specifici affari in relazione ai quali non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio.

Abbiamo acquisito dagli Amministratori e dal Direttore Generale, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche e, in base alle informazioni acquisite, osserviamo quanto segue.

- Problematiche gestionali -

Nel corso dell'esercizio 2012 l'attività di Agenzia Mobilità si è soprattutto sviluppata nell'ambito delle seguenti due attività:

- a) la funzione di programmazione, progettazione, affidamento e controllo sull'esercizio dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (Authority del TPL)
- b) la funzione di soggetto incaricato della realizzazione dell'opera per il Trasporto Rapido Costiero (TRC)

Solo in via residuale e limitatamente al primo quadrimestre, Agenzia Mobilità si è occupata della gestione dei parcheggi e delle aree di sosta nell'ambito del Comune di Rimini, attività tornata nella diretta gestione del Comune.

Ancorché le due più significative funzioni abbiano entrambe impegnato in modo continuativo l'attività del Consiglio di Amministrazione, della Direzione aziendale e delle strutture tecnico-amministrative, le conseguenze che esse hanno determinato sul piano più specificatamente contabile e di bilancio risultano sostanzialmente diverse.

Mentre per il Trasporto Pubblico Locale la funzione svolta da Agenzia Mobilità, quale soggetto di "indirizzo politico" e di interposizione economico finanziaria tra gli Enti Soci ed il Soggetto Gestore, coinvolge aspetti di gestione ampiamente rappresentati nel conto economico dell'esercizio 2012, l'attività di realizzazione dell'opera TRC, avendo ad oggetto la costruzione di un investimento infrastrutturale ancora in corso di realizzazione trova la sua rappresentazione in Bilancio nello Stato Patrimoniale tra le Immobilizzazioni Materiali in Corso che, non essendo ancora entrate in funzione, non determinano sostanziali ripercussioni sul conto economico dell'esercizio.

Entrambe le attività, invece, coinvolgono in modo significativo l'aspetto finanziario dell'azienda.

In merito agli aspetti più rilevanti delle due attività i Sindaci Revisori evidenziano quanto segue.

a) Attività di Authority del TPL

Per quanto riguarda l'attività di programmazione e di controllo del TPL le problematiche più rilevanti si ricollegano al generale disagio finanziario in cui versa da tempo la Finanza Locale, sempre più costretta, dal punto di vista delle entrate, dal taglio dei trasferimenti centrali.

La problematica relativa all'incidenza del costo di gestione dei servizi di trasporto pubblico in un contesto di generale difficoltà finanziaria degli Enti locali, il cui superamento non è prevedibile in tempi brevi, si ritiene possa essere affrontata solo con l'adozione di scelte che perseguano una maggior razionalizzazione del sistema dei servizi di trasporto unitamente ad una sua più complessiva efficienza economica con particolare riferimento ai rapporti contrattuali esistenti e futuri con il soggetto gestore dei servizi, tali da garantire adeguati livelli dei servizi di trasporto in presenza di un generale contenimento dei costi del servizio stesso alleggerendo in tal modo il costo a carico degli Enti Soci e, in definitiva, della collettività.

Come già riferito, oltre all'attività di programmazione, progettazione, affidamento e controllo sull'esercizio dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, Agenzia Mobilità provvede a corrispondere quanto dovuto al Gestore sulla base dei contratti di servizio; svolge quindi funzioni di mero soggetto di interposizione finanziaria tra il Soggetto Gestore e gli Enti locali su cui ricadono, sotto forma di contribuzione ad Agenzia Mobilità, la copertura della parte di costi dei servizi che eccedono le Entrate.

Già nell'esercizio 2011 si è realizzata una più diretta partecipazione da parte degli Enti Soci alla copertura dei costi di gestione eccedenti le Entrate, azione che ha evitato quella pericolosa e progressiva depauperazione della struttura patrimoniale e finanziaria di AM attuata in passato quando la copertura del disavanzo avveniva tramite l'utilizzo delle riserve di dotazione.

A detto criterio di riparto, definito dall'Assemblea Consortile, sono stati informati anche i documenti previsionali di bilancio (Bilancio preventivo 2012) e ad essi si è strettamente attenuta Agenzia Mobilità al momento della richiesta agli Enti Soci dei contributi necessari per l'integrale copertura dei costi, per conseguire il pareggio di bilancio.

In merito ai rapporti tra Agenzia Mobilità ed il gestore "Consorzio ATG", il Collegio dei Revisori raccomanda la necessità di definire in tempi brevi i rapporti di debito esistenti per le somme ancora dovute da "Agenzia" prima che essi assumano l'aspetto del contenzioso legale.

Tale problematica non ha ancora trovato adeguata soluzione nell'operazione di dismissione di proprietà immobiliari per destinarne il ricavato alla chiusura dei debiti pregressi, così come deliberato dall'Assemblea Consortile.

In merito questo Collegio non può non sottolineare come le gravi difficoltà attraversate dal settore immobiliare in questa particolare fase di crisi del comparto immobiliare siano tali da rendere del tutto incerta la possibilità di ricavare da tali dismissioni somme adeguate a soddisfare il totale pagamento dei debiti.

Prova ne è l'esito delle due aste pubbliche di vendita con incanto degli immobili andate completamente deserte.

Tenuto conto, quindi, dell'attuale scarsa capacità realizzativa delle proprietà immobiliari, il Collegio ritiene che la vendita degli immobili sia scelta non adeguata alla soluzione del problema e come essa risponda maggiormente a logiche di "liquidazione dell'ente" piuttosto che di corretta misura a copertura di costi di gestione.

Si invitano, quindi, l'Organo Amministrativo e gli Enti Soci a valutare, con sollecitudine, ipotesi alternative che possano far fronte definitivamente ai debiti esistenti verso il Consorzio ATG con soluzioni di gestione corrente che lascino intatto il patrimonio di Agenzia Mobilità, unica forma di garanzia per far fronte agli ulteriori impegni che la stessa deve affrontare.

b) Realizzazione dell'opera di Trasporto Rapido Costiero (TRC)

Per quanto riguarda l'attività di realizzazione del TRC le problematiche finanziarie riguardano il reperimento delle risorse necessarie al sostenimento degli investimenti sulla base del piano finanziario di realizzazione dell'opera in un periodo di generale astenia del sistema creditizio.

A tal fine, come già detto in commento all'attività di Authority del TPL, si ricorda che presupposto necessario ma non sufficiente per un adeguato mantenimento della propria capacità di credito è la conservazione di un'adeguata struttura patrimoniale che possa fungere da strumento di garanzia reale fronte degli impegni che Agenzia Mobilità andrà ad assumere non solo in qualità di soggetto realizzatore per conto dell'opera TRC ma anche come "soggetto co-finanziatore" del progetto.

Da questo punto di vista si segnala positivamente che Agenzia Mobilità ha concluso con esito favorevole la gara pubblica per la concessione del mutuo garantito dallo Stato di circa 27 milioni di euro, operazione che si è perfezionata con l'atto di mutuo stipulato con la Cassa Depositi e Prestiti in data 21/12/2012, a dimostrazione che il "Progetto TRC" presenta quei requisiti di opera di pubblica utilità e di certezza della sua realizzabilità che hanno reso possibile il suo affidamento insieme ad un implicito riconoscimento di condizioni di generale solidità della nostra azienda.

Aspetti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

Il Collegio dei Revisori richiama la massima attenzione in merito alle problematiche che si possono determinare nell'ambito dell'attività cantieristica di realizzazione del TRC, in particolare per ciò che riguarda la fase di esecuzione dei lavori su beni di proprietà privata sui quali sono state eseguite le procedure di esproprio.

In merito si raccomanda che la società proceda all'esecuzione dei lavori nel rigoroso rispetto di tutte le normative vigenti assicurandosi che detto atteggiamento venga tenuto sia direttamente che da parte delle ditte appaltatrici dei lavori, affidando ai propri legali la predisposizione di una periodica rendicontazione all'organo amministrativo su detti aspetti.

Bilancio d'esercizio

Ai sensi dell'art. 46 del Regolamento Speciale in seguito alle attività di verifica e controllo svolte nel corso dell'esercizio il Collegio può attestare:

- la corrispondenza delle risultanze di bilancio con le scritture contabili;
- la conformità delle valutazioni di bilancio ed in particolare degli ammortamenti, degli accantonamenti e dei ratei e dei risconti, ai criteri di valutazioni di cui agli artt. 2424 e seguenti del Codice Civile opportunamente integrati dai Principi Contabili.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2012, che è stato messo a nostra disposizione dalla Direzione e dal Consiglio di Amministrazione.

Le risultanze patrimoniali ed economiche dell'esercizio 2012, comparate con quelle dell'esercizio precedente, sono così sintetizzabili:

STATO PATRIMONIALE	31.12.12	31.12.11	diff.
ATTIVITA'			
Immobilizzazioni	40.314.699	37.481.827	+ 2.832.872
Attivo circolante	18.607.611	20.787.808	- 2.180.197
Ratei e risconti	22.801	41.561	- 18.760
TOTALE ATTIVITA'	58.945.111	58.311.196	633.915

PASSIVITA'	31.12.12	31.12.11	diff.
Patrimonio netto	13.382.132	13.382.129	3
Fondi per rischi ed oneri	139.030	129.368	+ 9.662
Fondo TFR	383.466	369.116	+ 14.350
Debiti	43.069.521	42.097.251	+ 972.270
Ratei e risconti	1.970.962	2.333.332	- 362.370
TOTALE PASSIVITA'+NETTO	58.945.111	58.311.196	633.915

CONTO ECONOMICO	31.12.12	31.12.11	diff.
Valore della produzione	21.512.991	23.347.850	+ 1.834.859
Costi della produzione	-21.492.273	-23.387.358	- 1.895.085
Differenza tra valore e costi prod.	20.718	- 39.508	60.226
Proventi ed oneri finanziari	58.580	39.520	19.060
Proventi e oneri straordinari	2	- 12	+ 14
Imposte sul reddito	79.300	0	79.300
Risultato d'esercizio	0	0	0

Il risultato economico a consuntivo mostra il pareggio, già programmato in sede di approvazione del Bilancio previsionale dell'esercizio 2012 notoriamente informato alla marginalità.

Esso è ottenuto per effetto di contributi da parte degli Enti soci per l'importo complessivo di euro 19.347.931 in presenza di costi di esercizio che strutturalmente non trovano la loro copertura mediante i ricavi dell'attività commerciale e dopo aver imputato imposte correnti a carico dell'esercizio per euro 79.300.

Il risultato mostra, quindi, un andamento sostanzialmente in linea con le previsioni.

Il risultato d'esercizio tiene conto di costo da parte del Consorzio ATG per la gestione dei servizi di TPL di euro 17.037.108 che rispetto conto all'importo di euro 16.636.170 vede un aumento di euro 400.938 rispetto al dato dell'esercizio precedente.

Passando all'esame del Bilancio i Revisori attestano quanto segue.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Per quanto di nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c.

Ai sensi dell'art. 2426, n. 5, e n.6 del c.c. non abbiamo dovuto esprimere il nostro consenso all'iscrizione nell'attivo dello stato patrimoniale di costi di impianto e di ampliamento, costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità non essendo, nel corso dell'esercizio, stata iscritta alcuna somma a tale titolo.

Le valutazioni di bilancio sono state effettuate nel rispetto del principio di prudenza e della continuità dell'impresa.

In merito a quanto prescritto dall'art. 46 del Regolamento Speciale si attesta quanto segue.

Le Immobilizzazioni immateriali sono iscritte secondo il criterio del costo d'acquisto ai sensi dell'art. 2426, n.1 c.c.. Non sono state operate svalutazioni.

Le Immobilizzazioni Materiali sono iscritte al costo di acquisto ai sensi dell'art. 2426 n.1 c.c. per i beni acquisiti da terzi ed al costo di produzione per i beni di costruzione interna.

Il loro valore è aumentato degli oneri accessori di diretta imputazione ed in particolare degli Interessi specifici per le opere in corso di realizzazione.

Tra le immobilizzazioni alla voce B. II. 05 si evidenzia, per la significatività del valore, la voce "ANTICIPI PER REALIZZAZIONE TRC" iscritti in bilancio per euro 25.487.707 con un aumento nel corso dell'esercizio di euro 3.430.394.

Nel rispetto della continuità dei criteri di valutazione adottati, il loro valore, oltre ai costi direttamente imputabili, comprende anche la quota parte di costo del personale interno utilizzato nell'ambito della prosecuzione dei lavori di progettazione e realizzazione del TRC.

Le immobilizzazioni Finanziarie, sono costituite pressoché interamente da "Immobilizzazioni finanziarie per crediti" vantati da Agenzia verso Enti locali per somme da ricevere destinate a Investimenti o da somme depositate da Agenzia Mobilità presso la Tesoreria Prov.le e destinate ai soggetti che a seguito dell'attività di esproprio non hanno accettato l'indennità proposta.

I Crediti sono esportati al loro presumibile valore di realizzo dopo aver eseguito accantonamenti al fondo svalutazione crediti.

I Crediti verso enti soci si riferiscono ai crediti che Agenzia vanta verso gli Enti soci e che trovano loro analitica esposizione in Nota Integrativa, con indicazione dell'ammontare e della natura della spesa.

Oltre ai Prospetti contabili di Stato Patrimoniale e Conto Economico di cui all'art. 2424 e 2425 del c.c., si aggiungono distinti conti economici (sezionali) relativi alle singole attività del TPL e dell'attività di gestione delle aree di sosta e parcheggi.

Si dà atto, inoltre, che in merito alle indicazioni fornite dall'Assemblea, volte ad ottenere una separata indicazione dei costi e dei ricavi afferenti alla gestione del TPL e del TRC essi vengono rappresentati in modo aggregato in un unico conto economico.

Su questo aspetto si precisa che per quanto riguarda i componenti di conto economico (costi e ricavi) relativi al Progetto TRC, trattandosi di un investimento ancora in corso di realizzazione esso non è produttivo di ricavi e comprendendo esclusivamente esigue voci di costo non capitalizzabili, gli Amministratori hanno proceduto a rappresentare dette oneri all'interno del prospetto contabile di conto economico riferito all'attività di gestione dei servizi di TPL.

In particolare sono ricomprese all'interno del prospetto di Conto Economico relativo alla gestione del TPL tutte le spese di mero funzionamento di Agenzia Mobilità, quali i costi di "Governance", di Direzione Aziendale, di affitto dei locali ad uso ufficio ecc.. che, non essendo di stretta inerenza di alcuno dei suddetti rami di attività, non possono essere ragionevolmente attribuite ad alcuna specifica gestione.

Queste ulteriori informazioni costituiscono elemento esplicativo e di compendio al bilancio e non contrastano con le norme del codice civile, opportunamente integrate dai Principi Contabili, che impongono l'unicità del Bilancio di esercizio.

In merito alla situazione dei crediti i Revisori segnalano che Agenzia Mobilità ha provveduto alla circolarizzazione dei crediti verso gli Enti Soci in ossequio alle disposizioni contenute nell'art.6 del D.L. 95/2012 e che il Collegio ha provveduto a rilasciare attestazione dei rapporti di debito e credito verso l'Ente - socio di maggioranza - Comune di Rimini.

Gli Ammortamenti sono stati calcolati sulla base di un piano sistematico corrispondente all'effettivo deperimento fisico ed economico dei beni.

Non sono stati modificati i criteri e le percentuali di ammortamento utilizzate nei precedenti esercizi.

Alla luce dei suddetti criteri di ammortamento si ritiene che le immobilizzazioni risultino iscritte in bilancio ad un valore che tenga conto della prevedibile utilizzabilità futura dei beni.

Il debito per TFR è determinato sulla base dell'applicazione della normativa vigente e del contratto di lavoro applicato. Esso pertanto rappresenta puntualmente il debito effettivamente maturato alla data di chiusura dell'esercizio per trattamento di fine rapporto nei confronti del personale dipendente.

Gli altri debiti sono iscritti al valore nominale.

I Ratei e risconti rappresentano le partite di collegamento tra due o più esercizi di quote di costi e o di ricavi di competenza dell'esercizio in chiusura indipendentemente la loro manifestazione numeraria. Essi sono determinati sulla base della loro competenza economica e temporale.

A nostro giudizio il soprammenzionato Bilancio nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e precisione e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico di Agenzia Mobilità della Provincia di Rimini per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012, in conformità alle norme che disciplinano il Bilancio di esercizio.

A nostro parere, inoltre, i contenuti della relazione sulla gestione risultano coerenti con quanto esposto nei prospetti contabili del bilancio ed in particolare della Nota Integrativa.

Conclusioni

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, frutto delle risultanze della nostra attività, il Collegio all'unanimità dei propri componenti propone all'Assemblea dei Soci di approvare il bilancio consuntivo dell'esercizio chiuso al 31/12/2012 così come redatto dagli Amministratori concordando sui criteri e le modalità adottate per la redazione della situazione patrimoniale e finanziaria e sul risultato economico dell'esercizio.

Rimini, lì 11 novembre 2013

Il Collegio dei Revisori

F.to Dott. Pierfrancesco Cingolani

F.to Dott.ssa Raffaella D'Elia

F.to Dott. Francesco Farneti.

