

## 711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2014

**AGENZIA MOBILITA'  
PROVINCIA DI RIMINI - A.M.  
S.R.L. CONSORTILE**

### DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: RIMINI RN VIA CARLO ALBERTO  
DALLA CHIESA 38  
Numero REA: RN - 245890  
Codice fiscale: 02157030400  
Forma giuridica: SOCIETA' CONSORTILE A  
RESPONSABILITA' LIMITATA

### Indice

Capitolo 1 - BILANCIO PDF OTTENUTO IN AUTOMATICO DA XBRL .....	2
Capitolo 2 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA .....	48
Capitolo 3 - RELAZIONE GESTIONE .....	52
Capitolo 4 - RELAZIONE SINDACI .....	93

## **Agenzia Mobilità Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile**

Sede in Via Carlo Alberto Dalla Chiesa, 38 - 47923 RIMINI  
Codice Fiscale 02157030400 - Numero Rea 02157030400 245890  
P.I.: 02157030400  
Capitale Sociale Euro 11.665.446  
Forma giuridica: società consortile a responsabilità limitata  
Settore di attività prevalente (ATECO): 522190  
Società in liquidazione: no  
Società con socio unico: no  
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento: no  
Appartenenza a un gruppo: no

### **Bilancio al 31-12-2014**

Gli importi presenti sono espressi in Euro

**Stato Patrimoniale**

	31-12-2014	31-12-2013
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
Parte richiamata	-	-
Parte da richiamare	-	-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	-	-
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
1) costi di impianto e di ampliamento	-	-
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	-	-
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	-	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.535	4.821
5) avviamento	-	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti	11.230	11.230
7) altre	-	-
Totale immobilizzazioni immateriali	13.765	16.051
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	7.804.341	7.928.398
2) impianti e macchinario	252.140	374.091
3) attrezzature industriali e commerciali	279.299	289.988
4) altri beni	211.576	280.462
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	44.398.366	34.721.685
Totale immobilizzazioni materiali	52.945.722	43.594.624
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
1) partecipazioni in		
a) imprese controllate	-	-
b) imprese collegate	-	-
c) imprese controllanti	-	-
d) altre imprese	3.000	3.000
Totale partecipazioni	3.000	3.000
2) crediti		
a) verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso imprese controllate	-	-
b) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso imprese collegate	-	-
c) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.214.077	3.204.958
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso controllanti	3.214.077	3.204.958
d) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	74.454	74.454
esigibili oltre l'esercizio successivo	2.169.675	2.308.822
Totale crediti verso altri	2.244.129	2.383.276
Totale crediti	5.458.206	5.588.234
3) altri titoli	-	-
4) azioni proprie		
4) azioni proprie	-	-
azioni proprie, valore nominale complessivo	-	-

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Totale immobilizzazioni finanziarie	5.461.206	5.591.234
Totale immobilizzazioni (B)	58.420.693	49.201.909
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	-	-
2) prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3) lavori in corso su ordinazione	-	-
4) prodotti finiti e merci	-	-
5) acconti	3.777	5.959
Totale rimanenze	3.777	5.959
<b>II - Crediti</b>		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.632.088	992.652
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso clienti	1.632.088	992.652
2) verso imprese controllate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso imprese controllate	-	-
3) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti verso imprese collegate	-	-
4) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.158.532	7.317.964
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	370.956
Totale crediti verso controllanti	3.158.532	7.688.920
4-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale crediti tributari	-	-
4-ter) imposte anticipate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale imposte anticipate	-	-
5) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.798.933	5.393.762
esigibili oltre l'esercizio successivo	5.487.206	831.798
Totale crediti verso altri	8.286.139	6.225.560
Totale crediti	13.076.759	14.907.132
<b>III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>		
1) partecipazioni in imprese controllate	-	-
2) partecipazioni in imprese collegate	-	-
3) partecipazioni in imprese controllanti	-	-
4) altre partecipazioni	-	-
5) azioni proprie		
azioni proprie, valore nominale complessivo	-	-
6) altri titoli.	-	-
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	7.178.398	4.844.055
2) assegni	-	-
3) danaro e valori in cassa	1.071	1.061
Totale disponibilità liquide	7.179.469	4.845.116
Totale attivo circolante (C)	20.260.005	19.758.207

<b>D) Ratei e risconti</b>		
Ratei e risconti attivi	20.346	27.083
Disaggio su prestiti	-	-
<b>Totale ratei e risconti (D)</b>	<b>20.346</b>	<b>27.083</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>78.701.044</b>	<b>68.987.199</b>
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	11.665.446	11.665.446
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	-
III - Riserve di rivalutazione	0	-
IV - Riserva legale	0	-
V - Riserve statutarie	1.716.684	1.716.684
VI - Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	-
VII - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria o facoltativa	0	-
Riserva per acquisto azioni proprie	0	-
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ.	0	-
Riserva azioni (quote) della società controllante	0	-
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0	-
Versamenti in conto aumento di capitale	0	-
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0	-
Versamenti in conto capitale	0	-
Versamenti a copertura perdite	0	-
Riserva da riduzione capitale sociale	0	-
Riserva avanzo di fusione	0	-
Riserva per utili su cambi	0	-
Varie altre riserve	(2)	(4)
<b>Totale altre riserve</b>	<b>(2)</b>	<b>(4)</b>
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	0	-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		
Utile (perdita) dell'esercizio	(2.351.867)	0
Copertura parziale perdita d'esercizio	-	-
Utile (perdita) residua	(2.351.867)	0
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>11.030.261</b>	<b>13.382.126</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili	57	57
2) per imposte, anche differite	-	-
3) altri	1.262.309	564.309
<b>Totale fondi per rischi ed oneri</b>	<b>1.262.366</b>	<b>564.366</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>357.744</b>	<b>353.654</b>
<b>D) Debiti</b>		
1) obbligazioni		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale obbligazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
2) obbligazioni convertibili		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale obbligazioni convertibili</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
3) debiti verso soci per finanziamenti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
<b>Totale debiti verso soci per finanziamenti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Totale debiti verso banche	-	-
<b>5) debiti verso altri finanziatori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori	-	-
<b>6) acconti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	48.340	49.480
esigibili oltre l'esercizio successivo	42.091.061	33.417.792
Totale acconti	42.139.401	33.467.272
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	17.279.268	15.327.497
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti verso fornitori	17.279.268	15.327.497
<b>8) debiti rappresentati da titoli di credito</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti rappresentati da titoli di credito	-	-
<b>9) debiti verso imprese controllate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti verso imprese controllate	-	-
<b>10) debiti verso imprese collegate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti verso imprese collegate	-	-
<b>11) debiti verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	81.715	57.340
esigibili oltre l'esercizio successivo	4.202.070	3.741.861
Totale debiti verso controllanti	4.283.785	3.799.201
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	125.305	113.559
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti tributari	125.305	113.559
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	24.485	78.843
esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	24.485	78.843
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.230.104	144.905
esigibili oltre l'esercizio successivo	85.360	61.953
Totale altri debiti	1.315.464	206.858
<b>Totale debiti</b>	<b>65.167.708</b>	<b>52.993.230</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>		
Ratei e risconti passivi	882.965	1.693.823
Aggio su prestiti	-	-
Totale ratei e risconti	882.965	1.693.823
<b>Totale passivo</b>	<b>78.701.044</b>	<b>68.987.199</b>

**Conti Ordine**

	31-12-2014	31-12-2013
Conti d'ordine		
Rischi assunti dall'impresa		
Fideiussioni		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	3.216.583	5.373.442
Totale fideiussioni	3.216.583	5.373.442
Avalli		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale avalli	-	-
Altre garanzie personali		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale altre garanzie personali	-	-
Garanzie reali		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
a imprese controllate da controllanti	-	-
ad altre imprese	-	-
Totale garanzie reali	-	-
Altri rischi		
crediti ceduti	-	-
altri	-	-
Totale altri rischi	-	-
Totale rischi assunti dall'impresa	3.216.583	5.373.442
Impegni assunti dall'impresa		
Totale impegni assunti dall'impresa	56.226.305	57.266.186
Beni di terzi presso l'impresa		
merci in conto lavorazione	-	-
beni presso l'impresa a titolo di deposito o comodato	-	-
beni presso l'impresa in pegno o cauzione	-	-
altro	-	-
Totale beni di terzi presso l'impresa	-	-
Altri conti d'ordine		
Totale altri conti d'ordine	-	-
Totale conti d'ordine	59.442.888	62.639.628

**Conto Economico**

	31-12-2014	31-12-2013
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione:</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	176.492	148.370
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-	-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	397.697	463.878
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	20.249.952	19.579.316
altri	690.482	756.035
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>20.940.434</b>	<b>20.335.351</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>21.514.623</b>	<b>20.947.599</b>
<b>B) Costi della produzione:</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	13.015	12.684
7) per servizi	18.776.377	18.286.734
8) per godimento di beni di terzi	107.143	104.213
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	994.693	1.082.944
b) oneri sociali	305.485	334.529
c) trattamento di fine rapporto	69.142	78.092
d) trattamento di quiescenza e simili	-	-
e) altri costi	1.789	3.415
<b>Totale costi per il personale</b>	<b>1.371.109</b>	<b>1.498.980</b>
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.286	4.084
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	469.458	467.549
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	2.232.618	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	40.850	0
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>2.745.212</b>	<b>471.633</b>
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	-
12) accantonamenti per rischi	-	-
13) altri accantonamenti	698.000	425.336
14) oneri diversi di gestione	78.097	76.888
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>23.788.953</b>	<b>20.876.468</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>(2.274.330)</b>	<b>71.131</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari:</b>		
15) proventi da partecipazioni		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
altri	-	-
<b>Totale proventi da partecipazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
16) altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
da imprese controllanti	-	-
altri	1.472	3.040
<b>Totale proventi finanziari da crediti iscritti nelle immobilizzazioni</b>	<b>1.472</b>	<b>3.040</b>
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
d) proventi diversi dai precedenti		



da imprese controllate	-	-
da imprese collegate	-	-
da imprese controllanti	-	-
altri	-	-
Totale proventi diversi dai precedenti	-	-
Totale altri proventi finanziari	1.472	3.040
17) interessi e altri oneri finanziari		
a imprese controllate	-	-
a imprese collegate	-	-
a imprese controllanti	-	-
altri	839	47
Totale interessi e altri oneri finanziari	839	47
17-bis) utili e perdite su cambi	-	-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	633	2.993
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:</b>		
18) rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
Totale rivalutazioni	-	-
19) svalutazioni:		
a) di partecipazioni	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-
Totale svalutazioni	-	-
Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18 - 19)	-	-
<b>E) Proventi e oneri straordinari:</b>		
20) proventi		
plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n 5	-	-
altri	4	9
Totale proventi	4	9
21) oneri		
minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n 14	-	-
imposte relative ad esercizi precedenti	-	-
altri	24	0
Totale oneri	24	0
Totale delle partite straordinarie (20 - 21)	(20)	9
<b>Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D + - E)</b>	<b>(2.273.717)</b>	<b>74.133</b>
<b>22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>		
imposte correnti	78.150	74.133
imposte differite	-	-
imposte anticipate	-	-
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	-	-
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	78.150	74.133
<b>23) Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>(2.351.867)</b>	<b>0</b>

## Nota integrativa al Bilancio chiuso al 31-12-2014

### ***Nota Integrativa parte iniziale***

#### NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO AL 31.12.2014

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 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 anche in virtù del fatto che i cespiti svalutati sono costituiti da due beni immobiliari non ammortizzati in quanto non strumentali all'esercizio dell'attività di Agenzia Mobilità.

#### IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

In base al nuovo OIC 9 in vigore dal presente bilancio si è proceduto con la disamina dei valori dei cespiti per verificare la congruità dei valori iscritti sulla base di una perizia di stima comunque necessaria per l'avvenuta trasformazione (con atto notarile del 12.05.2015 e decorrenza 01.06.15) del Consorzio in Società consortile a responsabilità limitata.

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 cadai 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 filoviari	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%
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.

**Nota Integrativa Attivo****Immobilizzazioni immateriali**

## IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

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

**Movimenti delle immobilizzazioni immateriali**

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore di inizio esercizio</b>			
Costo	4.821	11.230	-
Valore di bilancio	4.821	11.230	16.051
<b>Variazioni nell'esercizio</b>			
Ammortamento dell'esercizio	2.286	-	-
Totale variazioni	(2.286)	0	-
<b>Valore di fine esercizio</b>			
Costo	4.821	11.230	-
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(2.286)	0	-
Valore di bilancio	2.535	11.230	13.765

**Immobilizzazioni materiali**

## 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.

**Movimenti delle immobilizzazioni materiali**

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
Costo	10.759.578	3.374.749	3.108.953	2.027.668	34.721.685	53.992.633
Rivalutazioni	-	-	-	-	-	0
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	2.831.180	3.000.658	2.818.965	1.747.206	-	10.398.009
Svalutazioni	-	-	-	-	-	0
Valore di bilancio	7.928.398	374.091	289.988	280.462	34.721.685	43.594.624
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	520.355	-	121.499	6.235	11.527.715	12.175.804
Riclassifiche (del valore di bilancio)	-	1	-	-	(1.851.034)	(1.851.033)
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	-	-	(1.727)	-	(1.727)

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

<b>Rivalutazioni effettuate nell'esercizio</b>	-	-	-	-	-	0
<b>Ammortamento dell'esercizio</b>	141.924	121.952	132.188	73.394	-	469.458
<b>Svalutazioni effettuate nell'esercizio</b>	502.488	-	-	-	-	502.488
<b>Altre variazioni</b>	-	-	-	-	-	0
<b>Totale variazioni</b>	(124.057)	(121.951)	(10.689)	(68.886)	9.676.681	9.351.098
<b>Valore di fine esercizio</b>						
<b>Costo</b>	11.279.933	3.374.750	3.230.452	2.032.176	44.398.366	64.315.677
<b>Rivalutazioni</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	2.973.104	3.122.610	2.951.153	1.820.600	0	10.867.467
<b>Svalutazioni</b>	502.488	0	0	0	0	502.488
<b>Valore di bilancio</b>	7.804.341	252.140	279.299	211.576	44.398.366	52.945.722

Rispetto all'esercizio precedente le immobilizzazioni materiali aumentano in valore assoluto di euro 9.351.098 al netto delle svalutazioni di cui si da ampia illustrazione nella parte specifica.

I decrementi sono dovuti, oltre che alla quota d'ammortamento di competenza, a dismissioni di autoveicoli per i quali è stata autorizzata la rottamazione, di macchine per ufficio in disuso e di alcune attrezzature informatiche.

Il maggior investimento del 2014 è stato il Trasporto Rapido di Costa che ha visto il proseguimento dei cantieri aperti nel 2012. 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 risconto passivo derivante dai contributi degli Enti finanziatori dell'opera (che ora sono inseriti nella voce del passivo dello Stato Patrimoniale "acconti su contributi progetto TRC in corso" di cui si fornisce dettaglio nella parte specifica.

Di seguito si illustra lo stato di avanzamento dell'investimento TRC negli anni raggruppati in una prima fase iniziate con gli studi di fattibilità fino al 2002 e poi per trienni (biennio per gli anni 2012 - 2013), quindi l'anno in esame nel presente bilancio ed il totale progressivo.

TRC	1995 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2011	2012-2013	2014	<b>INVESTIMENTO TOTALE AL 31.12.2014</b>
<b>Conti accesi alle Immobilizzazioni Finanziarie:</b>							
Depositi al MEF per indennità d'esproprio TRC	0	0	2.424.848	-82.583	-33.443	-144.867	2.163.955
<b>Totale Immobilizzazioni finanziarie TRC:</b>							
<b>Conti accesi alle Immobilizzazioni Materiali:</b>							
Aree espropriate ed accordi bonari TRC	0	0	322.718	250.620	107.780	520.355	1.201.473
<b>Totale Immobilizzazioni Materiali TRC:</b>							
<b>Conti accesi alle Immobilizzazioni in Corso TRC:</b>							

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Occupazioni temporanee ed Imposte, diritti ed altri oneri per espropri TRC	0	0	12.326	82.204	55.833	8.720	159.083
Acquisizione aree TRC	1.032.914	0	0	1.032.914	343.265	- 334.664	2.074.429
Incarichi Tecnici TRC	1.864.814	1.168.795	1.352.174	860.344	413.640	277.999	5.937.766
Appalto opere civili TRC	0	1.882.606	3.144.551	6.389.415	9.438.337	11.105.412 -495.000	31.465.321
Costi funzionamento Ufficio di progetto e personale agenzia capitalizzati TRC	811.503	476.178	567.265	779.684	1.029.868	401.202	4.065.700
Fornitura materiale rotabile TRC	0	0	0	0	1.235.129	-1.235.129	0
Oneri finanziari per finanziamenti a copertura ritardi contributi TRC	0	0	208.156	391.469	13.489	0	613.114
<b>TOTALI</b>	<b>3.709.231</b>	<b>3.527.579</b>	<b>8.032.038</b>	<b>9.704.067</b>	<b>12.603.898</b>	<b>10.104.028</b>	<b>47.680.841</b>

**TOTALE INVESTIMENTO 2014 (AL LORDO DELLE SVALUTAZIONE) EURO 11.834.155** **49.410.970**

**TOTALE IMMOBILIZZAZIONE IN CORSO TRC** **44.315.413**

**TOTALE IMMOBILIZZAZIONE TRC** **47.680.841**

### ***Immobilizzazioni finanziarie***

#### *Movimenti delle immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni, altri titoli, azioni proprie*

##### IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

##### PARTECIPAZIONI

Al 31/12/2014 risulta iscritta una partecipazione di euro 3.000 all'associazione ALMA, associazione delle agenzie di mobilità dell'Emilia Romagna. Si da notizia che AM risulta tuttora socia della Società Servizi Turistici a r.l., attualmente in liquidazione, la cui partecipazione fu azzerata di valore in maniera prudenziale già dal bilancio 2000.

	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
<b>Valore di inizio esercizio</b>		
Costo	3.000	3.000
Rivalutazioni	-	0
Svalutazioni	-	0
<b>Valore di bilancio</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>		
Incrementi per acquisizioni	-	0
Decrementi per alienazioni	-	0
Svalutazioni	-	0
Rivalutazioni	-	0
Riclassifiche	-	0



<b>Altre variazioni</b>	-	0
<b>Totale variazioni</b>	0	0
<b>Valore di fine esercizio</b>		
<b>Costo</b>	3.000	3.000
<b>Rivalutazioni</b>	0	0
<b>Svalutazioni</b>	0	0
<b>Valore di bilancio</b>	3.000	3.000

Movimenti delle immobilizzazioni finanziarie: crediti

## CREDITI CHE COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Sono composti da Crediti che si riferiscono a:

- "Verso controllanti": per euro 3.214.077

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 stipulati tra gli Enti e la Regione, dovranno ritornare ad AM per investimenti da realizzarsi.

- "Verso altri" : per euro 2.244.129

costituiti principalmente per euro 2.163.955 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 per la quale 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; per euro 2.455 si riferisce a crediti per depositi cauzionali di lunga durata e per euro 5.720 a depositi cauzionali e a crediti per cauzioni relativi ad utenze.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE-CREDITI	Saldo 31/12/2013	Saldo 31/12/2014
Crediti verso controllanti	3.204.958	3.214.077
<b>Crediti vs altri :</b>		
Crediti diversi per depositi	74.454	74.454
Depositi indennità esproprio TRC	2.308.822	2.163.955
Depositi cauzionali oltre anno	0	883
Crediti x cauzioni utenze oltre anno	0	4.837
<b>TOTALE</b>	<b>5.558.234</b>	<b>5.458.206</b>

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Crediti immobilizzati verso imprese controllanti</b>	3.204.958	9.119	3.214.077
<b>Crediti immobilizzati verso altri</b>	2.383.276	(139.147)	2.244.129
<b>Totale crediti immobilizzati</b>	5.588.234	(130.028)	5.458.206

**Attivo circolante**

Rimanenze

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Acconti (versati)</b>	5.959	(2.182)	3.777
<b>Totale rimanenze</b>	5.959	(2.182)	3.777

Attivo circolante: crediti

*Variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante*

CREDITI (ATTIVO CIRCOLANTE)

**Crediti verso utenti e clienti**

**Esigibili entro l'esercizio**

: in aumento di euro 639.436 rispetto al precedente esercizio, sono composti da euro 1.631.799 quali crediti verso clienti, euro 383.324 per fatture da emettere, dedotto il valore del fondo svalutazione crediti (euro 383.035); il fondo ha avuto movimentazione nel 2014: incrementato per euro 40.850 per svalutazione dei crediti verso gli Enti non soci per contributi TPL 2014 e utilizzato per euro 24.421 a copertura di stralcio crediti già evidenziati quali crediti in sofferenza. Il saldo del credito vs clienti risulta 1.632.088 e si riferisce principalmente ai crediti maturati verso Start Romagna S.p.A. per canoni di affitto e competenze varie per l'uso in comune della sede di Via Dalla Chiesa - Rn.

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	Saldo al 31/12/2013	Variazioni esercizio 2014		Saldo al 31/12/2014	Sui crediti verso clienti non sussiste rischio di cambio, poiché tutte le obbligazioni assunte dai clienti sono in euro.
		Utilizzi	Accantonamenti		
Fondo svalutazione crediti vs clienti	366.606	24.421	40.850	383.035	
Fondo svalutazione crediti v Enti di rifer.	0	-	-	0	
<b>TOTALE</b>	<b>366.606</b>	<b>24.421</b>	<b>40.850</b>	<b>383.035</b>	<b>Crediti verso Controllanti</b>

**Esigibili entro l'esercizio:**

per 3.158.532, sono rappresentati dai crediti (e crediti per fatture da emettere) verso gli Enti Soci del Consorzio maturati per contributi consortili, rimborso investimenti e servizi vari.

I crediti sono esposti al netto delle note di credito da emettere.

I crediti più rilevanti risultano nei confronti di:

- Comune di Rimini per euro 370.956, che si riferisce al contributo per finanziamento "Organizzazione Aree di fermata" di cui alla scheda Progettuale 5/II dell'Accordo di Programma 1997-2000 e successivi aggiornamenti;

- Comune di Santarcangelo per euro 135.948, per acconto contributo per servizi minimi Tpl 2014;

- Comune di Riccione per euro 59.786, per saldo contributo per servizi minimi Tpl 2013 e servizi di trasporto palestre anni 1991-92;

- Comune di Bellaria per euro 136.624, per acconto contributo per servizi minimi Tpl 2014;

- Provincia di Rimini per euro 325.651, di cui euro 273.191 per contributi servizi minimi Tpl 2013 e 2014 ed euro 52.460 per crediti 2004-2009 relativi a gestione MCT.

La posta "Enti pubblici di riferimento per fatture da emettere" per euro 1.875.862 si riferisce a fatture da emettere agli Enti Soci per:

- saldo contributi consortili 2013 Comune di Rimini euro 589.226

- addebiti ed Enti per riduzione velocità commerciale 2013-2014 euro 252.476

- acconti contributi consortili 2014 per euro 878.290

- addebiti per servizi vari (accessi ZTL, servizi di trasporto per palestre, servizi di trasporto speciali, rimborso utenze sosta, ecc.) per euro 155.870

<b>CREDITI VERSO CONTROLLANTI</b>	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
<b>Esigibili entro l'esercizio:</b>		
Comune di Rimini	1.001.673	370.956
Comune di Santarcangelo	0	135.948
Comune di Riccione	311.108	59.786
Comune di Bellaria	0	136.624
Comune di Cattolica	84.079	76.623

Agenzia Mobilit Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Comune di Gemmano	16.830	36.349
Comune di Misano A.	22.845	22.845
Comune di Montecolombo	0	10.529
Comune di Montegrolfo	4.799	2.369
Comune di Montescudo	18.795	0
Comune di Morciano	0	34.800
Comune di Verucchio	35.518	0
Comune di S.Clemente	5.368	43.383
Comune di Montefiore	10.580	18.977
Comune di Borghi	0	1.397
Comune di Cesenatico	0	204
Comune di Gabicce	0	190
Comune di Tavoleto	4.696	5.850
Provincia di Rimini	52.460	325.651
Unione Comuni Valmarecchia (ex Comunità Montana Alta Valmarecchia)	210	189
<b>TOTALE</b>	<b>1.568.961</b>	<b>1.282.670</b>
Enti Pubblici di riferimento per fatture da emettere	5.749.003	1.875.862
Fondo svalutazione crediti su Enti di riferimento	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>7.317.964</b>	<b>3.158.532</b>
<b>Esigibili oltre l'esercizio</b>		
Comune di Rimini per contributi c/capitale	370.956	0
<b>TOTALE</b>	<b>7.688.920</b>	<b>3.158.532</b>

I crediti verso gli Enti Soci sono notevolmente diminuiti rispetto al 2013 in quanto nel corso del 2014 gli Enti hanno provveduto a pagare anche quanto dovuto per gli anni passati .

**Crediti verso altri**

si compongono delle seguenti voci:

--	--	--

CREDITI VERSO ALTRI	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
Esigibili entro l'esercizio:		
Crediti verso Stato	5.065.042	2.676.125
Crediti verso Regione	320.384	115.021
Crediti diversi	8.336	7.787
Esigibili oltre l'esercizio:		
Crediti verso Stato	0	4.678.278
Crediti verso Regione	615.184	615.184
Crediti in sofferenza oltre esercizio	216.614	193.744
<b>TOTALE</b>	<b>6.225.560</b>	<b>8.286.139</b>

Nel Bilancio 2014 è stata apportata una variazione relativa al credito verso Erario c/IVA, spostando il credito Iva dall'esigibilità entro l'esercizio all'esigibilità oltre l'esercizio, per l'importo dell'IVA a credito al netto di quanto utilizzabile in compensazione e di quanto andremo a chiedere a rimborso con la dichiarazione IVA 2015.

#### Esigibili entro l'esercizio

:

per un totale di euro 2.798.933 costituiti da:

- crediti verso Stato per un totale di euro 2.676.125 relativi a: credito IVA per euro 1.576.000, Ires/Irpef per euro 97.592, acconti Irap per euro 125.895, crediti vs Erario per Irpef euro 115 e credito per richiesta rimborso iva 2013 per euro 876.523 (incassato a marzo 2015)

- crediti verso Regione per un totale di euro 115.021, importo relativo a rimborsi da ricevere per oneri nuovo CCNL per euro 20.273, e per contributi da ricevere su abbonamenti agevolati, che dovendo essere riconosciuti al Gestore del Servizio di TPL, vedono iscritta corrispondente posta di debito per euro 94.748 (al netto di nota accreditato per euro 81.604 da emettere per anni 2011-2012).

#### Esigibili oltre l'esercizio:

Per un totale di euro 5.487.206 costituiti da:

- crediti verso Stato per un totale di euro 4.678.278 relativi al credito IVA utilizzabile oltre l'esercizio

- crediti verso Regione per euro 615.184, relativi ai contributi in c/capitale da incassare per la realizzazione di investimenti quali realizzazione sottostazione (euro 516.457), realizzazione accessi ZTL (euro 61.974); altri crediti verso Regione per progetti su qualità aria (PTTA) e altri interventi previste da norme specifiche (euro 36.752)

- crediti diversi : crediti in sofferenza per euro 193.744, posta che comprende alcuni crediti di dubbio realizzo e per la quale risulta iscritta la posta di accantonamento al fondo svalutazione crediti; il valore è diminuito rispetto al 2013 per stralcio di crediti non più recuperabili, già svalutati, con l'uso del Fondo.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante</b>	992.652	639.436	1.632.088
<b>Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante</b>	7.688.920	(4.530.388)	3.158.532
<b>Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante</b>	6.225.560	2.060.579	8.286.139
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	14.907.132	(1.830.373)	13.076.759

Attivo circolante: disponibilità liquide

*Variazioni delle disponibilità liquide*

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 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
Tesoreria Banca d' Italia	4.834.317	7.164.583
Banche c/c	109	1.469
Poste c/c	9.629	12.346
Cassa	1.061	1.071
<b>TOTALE</b>	<b>4.845.116</b>	<b>7.179.469</b>

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Depositi bancari e postali</b>	4.844.055	2.334.343	7.178.398
<b>Denaro e altri valori in cassa</b>	1.061	10	1.071
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>4.845.116</b>	<b>2.334.353</b>	<b>7.179.469</b>

### ***Ratei e risconti attivi***

RATEI, RISCONTI E COSTI ANTICIPATI DI COMPETENZA DI ESERCIZI FUTURI

I Risconti attivi si riferiscono a quote di costi, non di competenza dell'esercizio 2014, che hanno già avuto la loro manifestazione numeraria. Il saldo al 31/12/2014 è principalmente composto da costi vari di competenza di più esercizi quali assicurazioni per euro 4.579, canoni e manutenzioni per euro 4.947, utenze per euro 7.618, libri e abbonamenti per euro 1.964, costi vari per euro 1.238.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Altri risconti attivi	27.083	(6.737)	20.346
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	<b>27.083</b>	<b>(6.737)</b>	<b>20.346</b>

### ***Nota Integrativa Passivo e patrimonio netto***

#### ***Patrimonio netto***

COMMENTO ALLE PRINCIPALI VOCI DEL PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il Capitale di dotazione del Consorzio (che dopo la trasformazione in s.r.l consortile con decorrenza 1 giugno 2015 è diventato il capitale sociale) ammonta ad euro 11.665.446 ed è suddiviso in quote di partecipazione (come da prospetto allegato) tra 26 Enti Locali consorziati, ai sensi dell'art. 2468 del C.C.

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 il ripiano 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 risulterebbero (come da denominazione) da destinarsi all'investimento TRC.

#### ***Variazioni nelle voci di patrimonio netto***

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente		Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Attribuzione di dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	11.665.446	-	-	-	-	-		11.665.446
Riserva da soprapprezzo delle azioni	-	-	-	-	-	-		0
Riserve di rivalutazione	-	-	-	-	-	-		0
Riserva legale	-	-	-	-	-	-		0
Riserve statutarie	1.716.684	-	-	-	-	-		1.716.684
Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-	-	-	-	-		0
<b>Altre riserve</b>								
Riserva straordinaria o facoltativa	-	-	-	-	-	-		0
Riserva per acquisto azioni proprie	-	-	-	-	-	-		0
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ	-	-	-	-	-	-		0
Riserva azioni o quote della società controllante	-	-	-	-	-	-		0
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	-	-	-	-	-	-		0
Versamenti in conto aumento di capitale	-	-	-	-	-	-		0

Versamenti in conto futuro aumento di capitale	-	-	-	-	-	-	0
Versamenti in conto capitale	-	-	-	-	-	-	0
Versamenti a copertura perdite	-	-	-	-	-	-	0
Riserva da riduzione capitale sociale	-	-	-	-	-	-	0
Riserva avanzo di fusione	-	-	-	-	-	-	0
Riserva per utili su cambi	-	-	-	-	-	-	0
Varie altre riserve	(4)	-	-	-	2	-	(2)
Totale altre riserve	(4)	-	-	-	2	-	(2)
Utili (perdite) portati a nuovo	-	-	-	-	-	-	0
Utile (perdita) dell'esercizio	0	-	-	-	-	(2.351.867)	(2.351.867)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>13.382.126</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>(2.351.867) 11.030.261</b>

**Dettaglio varie altre riserve**

Descrizione	Importo
riserva da arrotondamento ad euro	(2)
<b>Totale</b>	<b>(2)</b>

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

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)

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale	11.665.446		-
Riserva da soprapprezzo delle azioni	0		-
Riserve di rivalutazione	0		-
Riserva legale	0		-
Riserve statutarie	1.716.684	B	1.716.684
Riserva per azioni proprie in portafoglio	0		-
<b>Altre riserve</b>			
Riserva straordinaria o facoltativa	0		-
Riserva per acquisto azioni proprie	0		-
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ	0		-
Riserva azioni o quote della società controllante	0		-
Riserva non distribuibile da rivalutazione delle partecipazioni	0		-
Versamenti in conto aumento di capitale	0		-
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0		-
Versamenti in conto capitale	0		-
Versamenti a copertura perdite	0		-
Riserva da riduzione capitale sociale	0		-
Riserva avanzo di fusione	0		-
Riserva per utili su cambi	0		-



Varie altre riserve	(2)	-
<b>Totale altre riserve</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>
Utili (perdite) portati a nuovo	0	-
<b>Totale</b>	<b>13.382.128</b>	<b>1.716.682</b>

1 LEGENDA

A = per aumento di capitale  
B = per copertura perdite  
C = per distribuzione ai soci

**Fondi per rischi e oneri**

Informazioni sui fondi per rischi e oneri

	Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
<b>Valore di inizio esercizio</b>	57	564.309	564.366
<b>Variazioni nell'esercizio</b>			
<b>Accantonamento nell'esercizio</b>	0	698.000	698.000
<b>Utilizzo nell'esercizio</b>	0	-	0
<b>Altre variazioni</b>	0	-	0
<b>Totale variazioni</b>	0	698.000	698.000
<b>Valore di fine esercizio</b>	57	1.262.309	1.262.366

L'incremento del Fondo vertenze legali in corso è generato dall'accantonamento per euro 115.000 che porta il fondo ad un importo totale di 299.309. Gli accantonamenti sono riferiti alla conclusione, con la condanna di Agenzia, di una causa promossa da una dipendente (ora passata al Comune di Misano) e sono pari ai costi sostenuti per indennizzi e spese legali (liquidate nel mese di dicembre 2014 ed erogate nel mese di aprile 2015); inoltre sono stati accantonati ulteriori euro 30.000 per altra causa di dipendente (dello stesso tenore di quella chiusa nel 2014) della quale si è venuti a conoscenza nel mese di giugno 2015 ed euro 50.000 per vertenze legali per progetto TRC.

L'accantonamento al Fondo oneri per interessi e penali vs Gestore TPL per euro 300.000 che porta il relativo Fondo ad euro 420.000 comprende, sempre secondo il principio di prudenza:  
- l'accantonamento per euro 120.000 come nello scorso esercizio per possibili oneri finanziari da riconoscere al Gestore in quanto non si è chiuso ancora l'accordo transattivo il cui processo è stato avviato nel 2014. La stima di tali oneri è stata parametrata sulla base del parere rilasciato dal Legale di Agenzia (prot. 3877/2015)  
- l'accantonamento per euro 180.000 per possibili penali da contestazioni inerenti l'applicazione del Contratto di Servizio da parte di ATG; dato che le contestazioni riguardano presunte inadempienze reciproche contrattuali, il valore appostato è stato ritenuto congruo.

L'accantonamento al Fondo oneri rinnovo C.C.N.L. per euro 130.000, che porta il fondo ad euro 390.000, è stato inserito in base ai criteri di prudenza sulla base di quanto accaduto per lo scorso esercizio (richiesta A.T.G del 10.6.2014 prot.699 - prot. AM 3478/14); tale costo, in quanto richiesto e dovuto ai termini contrattuali, è stato imputato sia nel bilancio 2012 che in quello 2013; al momento non sono pervenute in tal senso richieste dal Gestore.

L'accantonamento al Fondo oneri aggiuntivi ATG per euro 150.000 è stato imputato in base a possibili richieste del Gestore per servizi aggiuntivi di trasporto, al netto delle decurtazioni per minori percorrenze chilometriche effettuate nel 2014, i cui conteggi e calcoli definitivi sono ancora oggetto di confronto e definizione.

L'accantonamento al Fondo premi concorsi è relativo al concorso a premio denominato "Compra - viaggia e vinci" promosso da Agenzia Mobilità nel periodo dal 15/11/2014 al 15/12/2014 e corrispondente all'ammontare complessivo dei premi per euro 3.000 che verranno erogati entro giugno 2015.

**Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

Informazioni sul trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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.

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
<b>Valore di inizio esercizio</b>	353.654
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
<b>Accantonamento nell'esercizio</b>	56.888
<b>Utilizzo nell'esercizio</b>	(56.787)
<b>Altre variazioni</b>	3.989
<b>Totale variazioni</b>	4.090
<b>Valore di fine esercizio</b>	357.744

Nel prospetto di bilancio il credito per acconti imposte su TFR di euro 160.052 è esposto in diretta diminuzione del fondo stesso, che vanta un saldo al 31/12/2014 di euro 357.744.

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

### DEBITI VERSO BANCHE

Non sussistono nel 2014 debiti con Istituti Bancari per affidamenti, mutui o altro.

### Variazioni e scadenza dei debiti

La consistenza della voce "Acconti" è rappresentata in prevalenza dalle erogazioni degli Enti Locali (Comune di Rimini e di Riccione) e dello Stato per l'investimento TRC (Trasporto rapido costiero), immobilizzazione tecnica 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.

Segue prospetto dei contributi per l'opera TRC erogati dagli enti realizzatori e finanziatori a tutto il 31/12/2014.

CONTRIBUTI SU OPERA TRC EROGATI AL 31.12.2014								
	STATO	COMUNE RIMINI	COMUNE RICCIONE	PROV. RIMINI	REGIONE E.R.	COMUNE MISANO	COMUNE CATTOLICA	TOTALE
Contributi incassati al 31.12..2014	18.338.530	15.696.955	6.278.782	286.220	1.369.988	48.234	72.352	42.091.061
<b>TOTALE</b>	<b>18.338.530</b>	<b>15.696.955</b>	<b>6.278.782</b>	<b>286.220</b>	<b>1.369.988</b>	<b>48.234</b>	<b>72.352</b>	<b>42.091.061</b>

\* La contribuzione di cui sopra è riferita al costo integrale dell'investimento complessivo delle tre tratte (Rimini Fiera-Cattolica) delle quali solo la prima tratta fruisce in parte dei contributi statali da Q.E. approvato CIPE (Del. 93/06).

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.

Per la gestione TPL le voci più rilevanti sono relativi a:

- debiti verso A.T.G. e Start Romagna S.p.A. per euro 1.948.287

- fatture da ricevere da Start Romagna S.p.A. e dal gestore ATG per euro 9.733.988

che si riferiscono principalmente ad oneri extra-corrispettivo contrattuali del 2013 e 2014 e al residuo del corrispettivo base 2013 e 2014 (in quanto erogato solo in acconti mensili pari all'importo della rata riconosciuta dalla Regione durante il corso dell'anno).

Per la Gestione TRC i debiti verso fornitori ammontano ad euro 5.156.000 circa, e riguardano principalmente:

- debiti verso Italiana Costruzioni e Balfour Beatty (imprese che curano le opere civili) per euro 4.192.536,

- debiti verso Rete Ferroviaria Italiana per euro 612.061

- debiti verso Hera S.p.A. per euro 282.886.

Per quanto attiene la voce "Debiti verso controllanti" la voce più rilevante, per euro 4.202.070 (esigibili oltre l'esercizio) è relativa all'entità delle risorse derivanti dalla Legge 204/95 e Legge 32/93 per i quali vige l'impegno alla 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. L'incremento in valore assoluto rispetto al 2013 di euro 460.209 è stato determinato da una modifica di postazione contabile, con parallelo decremento del conto ricavi sospesi per contributi conto impianti, dovuto ad alcuni investimenti non ancora realizzati. Segue relazione dettagliata sulla tematica globale.

-Fondi Legge 204/95 e legge 32/93 e poste di bilancio-  
Debiti Vs Controllanti – oltre l'esercizio

La posta "debiti verso enti per contributi ripiano disavanzi 87/93", rappresenta l'importo, residuale della quota versata dalla Regione e da stato per copertura disavanzi anni 1987/93, ancora impiegabile per investimenti. Ciò deriva dal 1997 in base agli accordi di programma via via sottoscritti e dato che gli Enti avevano già provveduto a coprire le perdite pregresse (e che pertanto tali somme erano di loro competenza) è stato imputato un debito nei confronti di tali Enti pari alla quota delle perdite dal 1987 al 1993 già coperte da Regione (L204/95) e lo Stato (32/93) avevano versato. Saldo al 31.12.2014 euro 4.202.070

Crediti Vs Controllanti (immobilizzazioni finanziarie) – oltre l'esercizio

La posta di credito "Comune di Rimini finanz.L.204/95" evidenzia il credito residuale di contributo derivante dalla L.204/95 ricevuto da Regione riversato al Comune che ne ha richiesto l'erogazione. Tale credito è stato decurtato a mano a mano che Agenzia realizzava a sue spese investimenti per conto del Comune di Rimini specificamente individuati e definiti nella propria fonte finanziaria proprio in tali somme ricevute (da L:204/95).

Saldo al 31.12.2014 euro 3.214.077

La differenza tra la posta di credito e quella di debito risulta euro 987.993 e rappresenta il debito netto di Agenzia per dovuto versamento delle somme agli Enti in caso di cessazione o di non realizzazione di investimenti (che comunque devono essere individuati nella tipologia dagli Enti stessi).

Documentazione a supporto

1. Delibera di Assemblea dei Soci nr.17 del 15/12/1997

-Estratto della Relazione del Presidente CdA sulla L.204/95

La L.204/95 ha stabilito la copertura dei disavanzi delle aziende T.P.L nella misura di circa il 60% dei disavanzi 1987/1993 dichiarati ammissibili.

L'erogazione del contributo da parte dello Stato alle Regioni è avvenuto attraverso il versamento di 10 annualità comprensive di interessi che le Regioni avrebbero potuto utilizzare per l'ammortamento di specifici mutui contraibili per l'erogazione in unica soluzione del contributo deliberato a copertura dei disavanzi ammessi.

La Regione Emilia Romagna invece ha optato per non contrarre nessun mutuo, ma di erogare con 10 quote annuali l'intero contributo annuale che riceverà dallo Stato e comprensivo quindi anche della quota interessi. La Regione ha ulteriormente disciplinato la materia con propria legge n.58 del 12/12/1995, che nel suo art.1 individua come beneficiari dei contributi le Aziende di T.P.L. Con deliberazione dell G.R. n.643 del 29/04/1997 è stato dato atto che beneficiarie del contributo sono le Aziende T.P.L. le quali tuttavia, nella destinazione dei fondi dovranno "rispettare le norme di legge e statutarie che regolano i rapporti fra le Aziende Pubbliche ed i loro Enti Proprietari" e "...che, in relazione agli avvenuti interventi di ripiano dei disavanzi da parte degli Enti Locali Proprietari...ed al Protocollo d'Intesa sottoscritto il 12/2/1997 fra la Regione, e le Province ed i Comuni capoluogo, è stata prevista un'azione coordinata...finalizzata al consolidamento ed allo sviluppo del T.P.L. secondo un'azione concordata dei nuovi "Accordi di Programma e di Servizio"...".

2. Accordo di Programma 1994/1996

La Regione che gli Enti Soci avevano già concordato, prima ancora della definizione legislativa, che tali contributi sarebbero stati utilizzati a favore del settore del trasporto sotto forma di contributi in conto capitale per investimenti ed al punto 5 b) dell'Accordo si legge:

5) "Gli Enti Locali firmatari sottoscrivono inoltre impegno, secondo le rispettive competenze e compatibilità:  
 b) ad effettuare spese di investimento volte in particolare al rinnovo del parco mezzi nonché delle attrezzature od impianti per il miglioramento del servizio per gli utenti del TPL fino alla concorrenza delle eventuali provvidenze derivanti dal concorso dello Stato alla copertura dei disavanzi di esercizio delle Aziende T.P.L. riferiti al prediodo dal 01/01/1987 al 31/12/1993";

3. Bilanci annuali

Nel Bilancio del 1997 a pag.79 è riportato "...relativo ai contributi di cui alle leggi n.204/95 e n.32/93 (si veda il dettaglio a per singoli Enti al prospetto in appendice n.6); in particolare, i contributi pervenuti all'azienda per effetto di quest'ultima norma, il cui valore appariva per L. 977.221.000 nello stato patrimoniale chiuso al 31/12/96 alla voce specifica del passivo "debiti verso enti pubblici di riferimento per contributi a ripiano disavanzi L.32/93", sono confluiti nelle voci di debito comprendenti anche i contributi assegnati ai sensi della legge n.204/95; infatti, l'art.1 di tale legge, al fine dell'erogazione dei contributi a copertura dei disavanzi del periodo 1987/1996, prevede che vengano detratte le assegnazioni ricevute attraverso la Legge n.32/93 che aveva disposto un contributo straordinario dello Stato, quale parziale copertura dei disavanzi di esercizio per gli anni 1987/1991. La destinazione della somma iscritta, sarà oggetto di specifici accordi con gli enti di riferimento che hanno già provveduto a coprire le quote di disavanzo di loro competenza..."

Nei vari bilanci fino al 2011 è stata riportata la tabella relativa ai debiti verso Enti per contributi relativi ai disavanzi del periodo 1987/93 (Legge 32/93 e Legge 204/95).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Acconti</b>	33.467.272	8.672.129	42.139.401
<b>Debiti verso fornitori</b>	15.327.497	1.951.771	17.279.268
<b>Debiti verso controllanti</b>	3.799.201	484.584	4.283.785
<b>Debiti tributari</b>	113.559	11.746	125.305
<b>Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	78.843	(54.358)	24.485
<b>Altri debiti</b>	206.858	1.108.606	1.315.464
<b>Totale debiti</b>	52.993.230	12.174.478	65.167.708

**PROSPETTI**

**AL 31.12.14**

**DEBITO RESIDUO VERSO ENTI**

**ENTI**

**FONDI L.204/95**

**DA UTILIZZARE**

PROVINCIA FORLÌ

COMUNE DI RIMINI

993.311,88

COMUNE DI SANTARCANGELO

175.913,94

COMUNE DI CORIANO

84.604,26

COMUNE DI RICCIONE

0,00

COMUNE DI BELLARIA

109.807,42

COMUNE DI S.MAURO P.

COMUNE DI POGGIO B.

22.629,95

COMUNE DI TORRIANA

17.929,81

COMUNE DI CATTOLICA	14.753,31
COMUNE DI GEMMANO	2.242,44
COMUNE DI MISANO ADR.	16.923,22
COMUNE DI MONDAINO	1.467,81
COMUNE DI MONTECOLOMBO	2.909,97
COMUNE DI MONTEFIORE C.	527,13
COMUNE DI MONTEGRIDOLFO	476,60
COMUNE DI MONTESCUDO	486,49
COMUNE DI MORCIANO DI R.	9.304,54
COMUNE DI SALUDECIO	3.741,53
COMUNE DI S.CLEMENTE	3.985,95
COMUNE DI S.GIOVANNI IN M.	7.997,51
COMUNE DI GABICCE	1.091,21
COMUNE DI SAVIGNANO	7.461,07
<b>TOTALE residuo legge 204/95</b>	<b>1.477.566,04</b>
<i>Investimenti non realizzati e non definiti soggetti attuatori ( scheda 4/b acc. progr. 2001/2003 e 2004/2006)</i>	<b>2.220.764,67</b>
<i>Residuo debito Vs Enti per legge 32/93</i>	<b>503.739,15</b>
<i>Totale residuo da legge 204/95 e legge 32/93 ovvero</i>	
<i>Saldo al 31.12.14 della posta "Debiti per contr.ripiano disavanzi 87/93"</i>	<b>4.202.069,86</b>

COMUNE DI RIMINI

<b>AL 31.12.14</b>	<b>DEBITO RESIDUO VERSO ENTI</b>
<b>ENTI</b>	<b>FONDI L.204/95</b>
	<b>DA UTILIZZARE</b>

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

COMUNE DI RIMINI	993.311,88
Investimenti non realizzati e non definiti nel soggetto attuatore (scheda 4/b acc. progr. 2001/2003 e 2004/2006) QUOTA COMUNE RIMINI	2.220.764,67
<b>TOTALE</b>	<b>3.214.076,55</b>
<b>Saldo al 31.12.14 della posta "Crediti vs Comune Rimini da legge 204/95"</b>	<b>3.214.077</b>

ALTRI ENTI ESCLUSO COMUNE DI RIMINI

AL 31.12.14	DEBITO RESIDUO VERSO ENTI
ENTI	FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE
PROVINCIA FORLI'	
COMUNE DI SANTARCANGELO	175.913,94
COMUNE DI CORIANO	84.604,26
COMUNE DI RICCIONE	0,00
COMUNE DI BELLARIA	109.807,42
COMUNE DI S.MAURO P.	
COMUNE DI POGGIO B.	22.629,95
COMUNE DI TORRIANA	17.929,81
COMUNE DI CATTOLICA	14.753,31
COMUNE DI GEMMANO	2.242,44
COMUNE DI MISANO ADR.	16.923,22
COMUNE DI MONDAINO	1.467,81
COMUNE DI MONTECOLOMBO	2.909,97
COMUNE DI MONTEFIORE C.	527,13

COMUNE DI MONTEGRIDOLFO	476,60
COMUNE DI MONTESCUDO	486,49
COMUNE DI MORCIANO DI R.	9.304,54
COMUNE DI SALUDECIO	3.741,53
COMUNE DI S.CLEMENTE	3.985,95
COMUNE DI S.GIOVANNI IN M.	7.997,51
COMUNE DI GABICCE	1.091,21
COMUNE DI SAVIGNANO	7.461,07
<b>TOTALE residuo legge 204/95</b>	<b>484.254,16</b>
<b>TOTALE residuo legge 32/93</b>	<b>503.739,15</b>
<b>TOTALE DEBITI VS ENTI ESCLUSO COMUNE RN PER LEGGE 204/95 E LEGGE 31/93</b>	<b>987.993,31</b>

L'importo di 987.993,31 quale debito vs controllanti (al netto del credito) rappresenta la differenza tra le due poste risultanti a bilancio al 31.12.2.014  
Debiti vs Enti per contributi legge 204/95 e 32/93 euro 4.202.070  
Crediti vs Comune di Rimini per contr.legge 204/95 euro 3.214.076

I "Debiti tributari" sono così composti:

DEBITI TRIBUTARI	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
Debito IRES	0	0
Debito IRAP	74.133	78.150
Ritenute redditi lavoro autonomo	1.800	0
Ritenute redditi lavoro dipendente	37.626	47.155
<b>TOTALE</b>	<b>113.559</b>	<b>125.305</b>

La tabella seguente specifica in dettaglio le voci incluse in "Altri debiti".

ALTRI DEBITI	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
--------------	---------------------	---------------------

**Entro l'esercizio**

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Personale c/retribuzioni	85.445	83.989
Debiti vs organi sociali	4.088	0
Debiti vs organizzazioni sindacali	688	272
Cauzioni	50	0
Debiti diversi	54.634	1.145.843
<b>Oltre l'esercizio</b>		
Debiti Verso dipendenti per ferie oltre anno	36.233	59.640
Debiti diversi	23.220	23.220
Cauzioni	2.500	2.500
<b>TOTALE</b>	<b>206.858</b>	<b>1.315.464</b>

Le principali poste della voce "debiti diversi" sono le seguenti:

- debiti verso Start Romagna S.p.A.: euro 33.610, imputato nel 2008 derivante dalla quota di finanziamento per investimento in acquisto di autobus di cui alla Scheda Progettuale n. 10 dell'Accordo di Programma 2001 - 2003 aggiornato con Accordo di Programma 2004 - 2006;
- debiti verso il ATG S.p.a per euro 1.092.246 per saldo contributi ex CCNL 2014 (per i quali esiste corrispondente liquidità generata dall'erogazione di specifico contributo Regionale) in quanto non ancora richiesta e fatturata dal Gestore.

### Ratei e risconti passivi

RATEI, RISCONTI PASSIVI E RICAVI ANTICIPATI DI COMPETENZA SUCCESSIVI ESERCIZI

RISCONTI PASSIVI	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
Risconti passivi	3.858	1.139
Ricavi sospesi per contributi c/impianti	1.689.965	881.826
<b>TOTALE</b>	<b>1.693.823</b>	<b>882.965</b>

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Altri risconti passivi</b>	1.693.823	(810.858)	882.965
<b>Totale ratei e risconti passivi</b>	1.693.823	(810.858)	882.965

Nella posta "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 808.139 rispetto al precedente esercizio è dovuta:

- per euro 203.597 per l'imputazione a conto economico, tra gli "Altri ricavi e proventi" - "Contributi in c/esercizio", della quota di contributo di competenza dell'anno, determinata proporzionalmente agli ammortamenti inerenti i beni finanziati con i contributi stessi;
- per euro 604.542 è stato determinato da modifiche di postazioni contabili commentato nella posta "Debiti per Contributi ripiano disavanzi '87/93".



**Impegni non risultanti dallo stato patrimoniale e dai conti ordine****CON  
TI D'ORDINE**

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

CONTI D'ORDINE	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2014
<b>RISCHI ASSUNTI</b>		
Fideiussioni prestate	5.373.442	3.216.583
<b>IMPEGNI ASSUNTI</b>		
Beni di terzi presso l'azienda	250	250
Fideiussioni ed altre garanzie da terzi	3.205.084	2.340.588
Impegni contrattuali	54.060.852	53.885.467
<b>TOTALE</b>	<b>62.639.628</b>	<b>59.442.888</b>

Tra i rischi assunti – fideiussioni prestate sono allocate prevalentemente le fideiussioni rilasciate all'Agenzia delle Entrate di Rimini per la riscossione dei crediti IVA.

Tra gli impegni assunti ci sono fideiussioni ricevute ed impegni contrattuali in prevalenza inerenti il TRC:

- compromessi per acquisto aree di competenza del TRC - FS R.F.I Ancona comprensivo del saldo per l'acquisto case cantoniere e del decreto di esproprio  
n.140/2008 euro 1.903.033

- atto integrativo per spostamento interferenze tra TRC e linea ferroviaria BO-AN – R.F.I

Bologna 2^ e 3^ tranche euro 1.650.000

- convenzione per la progettazione e realizzazione del TRC con ITALIANA COSTRUZIONI spa (inclusi varianti ed Addendum) euro 24.041.230
  
- contratti stipulati per la progettazione e posa in opera sistemi di ausilio all'esercizio del Sistema del TRC con la ditta PROJECT AUTOMATION euro 6.002.684
  
- convenzione ex art. 170 e seguenti D.Lgs 12 aprile 2006 n. 163 per spostamento sottoservizi per lavori di realizzazione TRC euro 4.229.097
  
- contratti per la fornitura veicoli e progettazione sistema di guida euro 13.196.929 (si è mantenuto l'impegno anche se si verificherà un cambio di fornitore a seguito di fallimento di APTS)
  
- indennità di esproprio depositati al MEF per realizzazione TRC euro 2.163.955
  
- convenzioni per componenti Commissione di Collaudo del TRC euro 140.521
  
- convenzione per la Direzione Lavori per opere strutturali TRC euro 75.247
  
- incarico Direttore lavori e coordinatore sicurezza in fase di esecuzione lavori TRC euro 317.316
  
- incarico supporto a Direzione Lavori progetto TRC euro 18.720
  
- incarico consulenza giuridico – amministrativa progetto TRC euro 81.393
  
- incarico Ispettore Specialista e Direzione Operativa per opere inerenti impianti di trazione linea aerea TRC euro 24.742
  
- incarico redazione stima giurata patrimonio consortile da imputarsi a S.r.l. per trasformazione A.M. euro 40.602.

### **Nota Integrativa Conto economico**

#### VALORE DELLA PRODUZIONE

	2013	Preventivo 2014	2014
VALORE PRODUZIONE	20.947.599	16.906.000	21.514.623

Si ha rispetto allo scorso esercizio un aumento del valore della produzione di euro 567.024.

## Valore della produzione

### Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

Ricavi delle vendite e delle prestazioni per tipo di attività.

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	2013	Preventivo 2014	2014
Biglietti dell'attività di trasporto	14.754	15.000	15.229
Servizi particolari di trasporto pubblico locale	133.616	120.000	161.263
<b>TOTALE</b>	<b>148.370</b>	<b>135.000</b>	<b>176.492</b>

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
522190	176.492
<b>Totale</b>	<b>176.492</b>

I ricavi delle vendite subiscono un incremento di euro 28.122 rispetto al 2013, dovuto a nuovi potenziamenti e servizi speciali di trasporto richiesti dal Comune di Rimini.

La posta **Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni** di euro 397.697, è dovuta all'iscrizione del ricavo a storno di costo, per la quota capitalizzata di costo di personale di AM (occupato esclusivamente all'ufficio di progetto del TRC) e di una quota di costo di personale generale di AM in base all'impegno profuso nel 2014 come da ricognizione della Direzione Generale/RUP del TRC con comunicazione del 20.05.2015 (prot. 3308/15). La diminuzione del valore rispetto al preventivo è dovuta al passaggio di un dipendente (Capo Cantiere) a contratto professionale e pertanto imputato direttamente all'immobilizzazione in quanto non presente nel costo del personale.

	2013	Preventivo 2014	2014
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	463.878	445.000	397.697

La posta **A5. Altri ricavi e proventi** è costituita dai:

#### ricavi "vari"

ovvero ricavi accessori rispetto ai ricavi tipici della funzione di Agenzia e sono a sua volta così distinti:

1 RICAVI DIVERSI	2013	Preventivo 2014	2014
Provvigioni, locazioni e proventi vari	192.306	194.000	191.434
Plusvalenze da alienazione cespiti gestione caratteristica	500	0	205
Sopravvenienze attive	146.586	0	84.154
Risarcimento danni da terzi	7.655	0	250

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Rivalutazione acconti imposte TFR	3.094	3.000	2.365
Rimborsi diversi	50.260	52.000	38.272
<b>TOTALE</b>	<b>400.401</b>	<b>249.000</b>	<b>316.680</b>

La voce **Provvigioni, locazioni e proventi vari** comprende prevalentemente per euro 150.103 il rimborso dei costi per utenze e servizi vari addebitati a Start Romagna dovuti all'utilizzo della sede in comune di Via C.A. Dalla Chiesa a Rimini; per euro 28.800 il canone per la concessione di spazi pubblicitari sulle pensiline del trasporto pubblico locale di proprietà.

Nella voce **Sopravvenienze attive** per euro 84.154 gli importi più rilevanti sono relativi a:

- stralcio debiti prescritti ante 1997 per euro 37.435
- cancellazione gettoni Assemblea Consorziale 2009-2010 non dovuti per euro 4.088
- sgravi contributivi su premi retribuiti per euro 5.810
- stralcio della valorizzazione delle ferie e dei riposi compensativi non usufruiti ed imputati per euro 36.234 a seguito di nuova valorizzazione per il 2014.

2 CORRISPETTIVI	2013	Preventivo 2014	2014
Proventi per prestazioni di servizi a terzi	260.232	253.000	277.817
Proventi per servizi vari ad Enti Locali	95.402	97.000	95.985
<b>TOTALE</b>	<b>355.634</b>	<b>350.000</b>	<b>373.802</b>

La voce **Proventi per prestazioni di servizi a terzi** comprende principalmente alcuni servizi prestati a Start Romagna nell'ambito del contratto di servizi di TPL, quali l'affitto dei locali ufficio/officine, l'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 229.963. Altri ricavi da prestazioni a terzi sono gli introiti per le sub-concessioni dei trenini per euro 47.854.

La voce **Proventi per servizi vari a Enti Locali** per euro 95.985 comprende quanto fatturato al Comune di Rimini a seguito della convenzione per il servizio di controllo varchi accessi ZTL.

**"Contributi in c/esercizio"**

così composta:

<b>CONTRIBUTI IN C/ESERCIZIO</b>	2013	Preventivo 2014	2014
Contributi c/esercizio Regione Emilia Romagna	14.451.767	14.445.000	14.814.434
Quota annua contributi c/capitale a storno ammortamenti	277.345	250.000	203.597
Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali	4.277.426	4.762.000	4.743.422
Contributi incrementi e riqualificazione TPL	572.778	872.000	488.499
<b>TOTALE</b>	<b>19.579.316</b>	<b>20.329.000</b>	<b>20.249.952</b>

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, effettuato sulla base del riparto delle risorse disponibili ed 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. L'importo è relativo all'imputazione annuale effettuata a sterilizzazione dell'ammortamento dei beni interessati dal contributo ottenuto.

La voce **Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali** è costituita principalmente dalle quote di contribuzioni a carico degli Enti Soci per euro 4.361.455 come da tabella analitica di riparto allegata al Bilancio Preventivo 2014. Il nuovo criterio di riparto, definito dall'Assemblea ed in uso a partire dall'anno 2013, vede la contribuzione da parte degli Enti Soci divisa in base a due variabili quali "Copertura costo TPL a Gestore al netto di contributi regionali" e "Copertura Costo struttura". I contributi consortili pertanto vengono distribuiti tra i vari Enti Soci, per quanto attiene la "copertura del costo TPL" sulla base dei km percorsi in ogni territorio di competenza e per il "costo di struttura" sulla base delle quote di partecipazione al Consorzio.

Nella posta di ricavo "Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali" è compreso il contributo per la riduzione della velocità commerciale (pari all' addebito che il Gestore si prevede effettuerà per l'esercizio 2014) 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).

La voce di ricavo **Contributi per incremento e qualificazione TPL** comprende dei contributi per euro 488.499 erogati dalla Regione per iniziative e progetti a sostegno del trasporto pubblico locale.

## Costi della produzione

### B. COSTI DELLA PRODUZIONE

COSTI DELLA PRODUZIONE	2013	Preventivo 2014	2014
B6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	12.684	12.000	13.015
B7. Per Servizi	18.286.734	19.399.000	18.776.377
B8. Per godimento beni di terzi	104.213	102.000	107.143
B9. Per il personale	1.498.980	1.400.000	1.371.109
B10. Ammortamenti e svalutazioni	471.633	470.000	2.745.212
B13. Altri accantonamenti	425.336	0	698.000
B14. Oneri diversi di gestione	76.888	65.000	78.097
<b>TOTALE</b>	<b>20.876.468</b>	<b>21.448.000</b>	<b>23.788.953</b>

I costi della produzione, per l'insieme delle attività in essere, subiscono un incremento di euro 2.912.485 rispetto al 2013, a fronte di un aumento del valore della produzione di euro 567.024. La tabella di seguito riportata offre un dettaglio dei principali costi compresi nella voce costi Per Servizi

B 7 - Costi per servizi:	2013	Preventivo 2014	2014
Manutenzione e riparazioni da terzi	156.321	140.000	154.042
Assicurazioni	56.382	58.000	62.410
Spese pulizia	14.387	15.000	15.030
Spese per utenze	150.447	150.000	126.352
<b>Per Servizi Professionali :</b>			
Prestazioni Tecniche	21.115	55.000	11.517
Prestazioni Legali	81	0	25.369
Iniziative promozionali ed informative	1.229	12.000	4.989
Costi del consiglio di amministrazione	29.248	10.000	7.692

Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

Costi per collegio dei revisori	23.267	20.000	23.005
Quote associative	1.536	2.000	1.592
Altri servizi professionali	207.267	210.000	252.239
Addestramento software	2.680	2.000	2.520
<b>Appalti ed affidamenti servizi:</b>			
Appalto servizio trasporto e vari TPL	17.622.774	18.725.000	18.089.620
<b>TOTALE</b>	<b>18.286.734</b>	<b>19.399.000</b>	<b>18.776.377</b>

Nelle spese per utenze sono compresi euro 26.057 che si riferiscono ad utenze della gestione sosta non ancora trasferite (o dismesse) al Comune di Rimini dal 2012 al passaggio dell'attività; per tale costo è stata iscritta pari posta di ricavo tra i rimborsi in quanto, come da protocollo di intesa (verbale di passaggio beni) prot. 2461 del 26.04.2012, la spesa risulta essere a carico del Comune di Rimini, per la quale verrà emessa fattura definitiva alla chiusura di tutte le utenze ancora attive della passata gestione sosta.

Le Spese per prestazioni tecniche TPL per euro 11.517 riguardano:

- riconoscimento mancato incasso a Start Romagna per servizio di trasporto pubblico gratuito effettuato a Capodanno per euro 4.850;
- consulenza A.T.R. per progetto Agenzia Unica TPL per euro 6.667

La voce Altri servizi professionali contiene, tra gli importi più rilevanti:

- spese per servizi comuni da addebitare a Start Romagna euro 150.103 (presente equivalente posta di ricavo)
- corrispettivo per fornitura lavoro temporaneo euro 20.761
- servizio di gestione paghe da parte di Assoservizi euro 6.329, servizio di somministrazione lavoro temporaneo a Obiettivo Lavoro euro 5.738, compenso Studio Faini per visto di conformità su crediti iva per rimborso euro 1.053
- costi mensa (al netto del recupero al dipendente) euro 12.168
- costi per formazione ed aggiornamento professionale euro 5.630
- costi per beni non strumentali euro 2.710 che sono dovuti alle spese di condominio dell'appartamento di proprietà di via Gabelli, alle manutenzioni del condominio di proprietà di via Lagomaggio.
- oneri di vigilanza per euro 9.958
- spese varie per trasferte euro 7.608
- consulenze per sicurezza e sanitarie euro 7.628.

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

- corrispettivo base per euro 15.303.745, importo che rispetto al contratto d'affidamento attualmente in regime di proroga fino a tutto il 31.12.2014 è aumentato della rivalutazione istat del 0,6%
- corrispettivi per servizi vari di trasporto pubblico locali ad altri gestori minori per euro 471.124 che si riferisce ai trasporti nell'Alta Valmarecchia a cura del Consorzio Valmabus
- corrispettivi per servizi particolari di trasporto quali servizi a chiamata Concabus e ValmaBass, navette per Centro facile durante le festività natalizie ed altri servizi speciali per un totale di euro 321.662;
- servizi di trasporto per palestre scolastiche per euro 80.169;
- costo per rimborso al gestore ATG di maggior oneri sostenuti nel 2014 (ai termini del contratto d'appalto in essere) per un totale di euro 1.850.119. In ottemperanza al principio di prudenza si è proceduto l'imputazione integrale della richiesta del gestore ATG (con lettera prot. 487/15 - prot. A.M. 2640/2015) in quanto sono ancora in disamina reciproca ed aperte molte questioni che si riflettono su tali oneri relativi a: aumento dei carburanti, mancato rimborso dell'accisa sul gasolio dallo Stato, peggioramento della velocità commerciale (tale prevede il corrispondente ricavo), maggior costo per la trazione filoviaria, mancata copertura da parte della Regione di parte oneri rinnovo CCNL. Sono stati imputati 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 e conclusosi nel 2014.

Alla posta B8 Costi per godimento beni di terzi abbiamo:

B 8. Costi per godimento beni di terzi	2013	Preventivo 2014	2014
Canoni di competenza dell'esercizio	75.251	75.000	79.411
Manutenzioni ordinarie su beni in godimento	28.962	27.000	27.732
<b>TOTALE</b>	<b>104.213</b>	<b>102.000</b>	<b>107.143</b>

I costi per canoni di competenza riguardano la locazione di Via Dario Campana 67 (ufficio di Direzione Generale, segreteria e ufficio tecnico) e i contratti di noleggio di tre autovetture aziendali e di due fotocopiatrici multi funzione Canon.

Le manutenzioni ordinarie su beni in godimento sono costituite da canoni di aggiornamento licenze software relativi a: programmazione TPL, outsourcing

gestione paghe, sito internet di AM, gestione documentale Archiflow, gestione posta elettronica con Google Apps, Global Service Management per applicativo di contabilità generale.

La voce di costo B09 Costo per il Personale

B 09. Costo per il personale	2013	Preventivo 2014	2014
Salari e stipendi	1.082.944		994.693
Oneri sociali	334.529		305.485
Trattamento di fine rapporto	78.092		69.142
Altri costi	3.415		1.789
<b>TOTALE</b>	<b>1.498.980</b>	<b>1.400.000</b>	<b>1.371.109</b>

Rispetto al 2013 il costo per personale vede una diminuzione di euro 127.871 rispetto al 2013 in seguito al calo della forza media di n. 1,33 unità dovuti all'uscita di due dipendenti assunti per il progetto TRC uno dei quali è passato a contratto professionale (Capo Cantiere TRC) direttamente imputato al valore dell'immobilizzazione. Tale variazione era stata prevista in bilancio preventivo ed infatti il valore a consuntivo (rispetto al preventivo) risulta inferiore di soli euro 30.000 che sono compensati da un maggiore costo per prestazioni tecniche dovuto alla somministrazione di lavoro da Obiettivo Lavoro. Tale collaborazione si è resa necessaria a fronte di n. 3 cessazioni di personale al servizio economico-finanziario a partire dal 2013.

Nel 2014 è stata imputata la valorizzazione delle ferie residue per euro 59.640, superiore a quanto imputato nel 2013, pari ad euro 36.233.

Il costo del personale comprende una parte relativa al premio di risultato che per quota retribuzione e contributi è stata imputata, precauzionalmente, in misura pari al 2013 per euro 108.000.

Come in ogni esercizio si è provveduto a "stornare" i costi di personale (diretti ed indiretti) dello staff dell'ufficio TRC con l'iscrizione della posta di ricavo "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" e pertanto tali costi sono compresi nei costi di produzione ma non influenzano il risultato finale dell'esercizio 2014.

La posta B10 Ammortamenti e Svalutazioni comprende:

B 10. Ammortamenti e svalutazioni	2013	Preventivo 2014	2014
Ammortamento imm.ni immateriali	4.084	5.000	2.286
Ammortamenti imm.ni materiali	467.549	465.000	469.458
Altre Svalutazioni immobilizzazioni	0	0	2.232.618
Svalutazione crediti vs utenti			40.850
<b>TOTALE</b>	<b>471.633</b>	<b>470.000</b>	<b>2.745.212</b>

Gli ammortamenti sono calcolati in base alle aliquote indicate all'inizio della presente nota integrativa.

L'evoluzione dei valori per le singole categorie di cespiti è illustrata nello specifico prospetto inserito nella parte di relazione relativa alle immobilizzazioni.

Le "Altre Svalutazioni" per euro 2.232.618 sono relative alle seguenti immobilizzazioni materiali:

- svalutazione dell'investimento per il veicolo nell'ambito del progetto TRC per euro 1.235.129 a seguito del fallimento della ditta che avrebbe dovuto fornire tutti i mezzi per espletare il servizio di trasporto del TRC;
- svalutazione investimento opere civili TRC per euro 495.000 come da rilevati del RUP (prot-4213/2015) quale necessario ripristino opere a causa della variazione del mezzo;
- fabbricati non strumentali per euro 502.488 (immobile via Lagomaggio per euro 459.322 e appartamento via Gabelli per euro 43.166), a seguito della stima patrimoniale effettuata per la trasformazione di AM in S.r.l. consortile ed in base al nuovo principio contabile OIC 9 in vigore nei bilanci chiusi a partire dal 2014.

Le "Svalutazioni crediti vs utenti" per euro 40.850 sono relative alla svalutazione dei crediti verso Enti Non Soci per contributi TPL 2014 risultanti problematici nella riscossione.

La posta B13 Altri accantonamenti per un totale di euro 698.000 è costituita da accantonamenti effettuati, in base al principio di prudenza, come segue:

- al Fondo vertenze legali per euro 115.000
- al Fondo oneri copertura rinnovo C.C.N.L. per euro 130.000
- al Fondo oneri per interessi e penali per anomalie verso ATG per euro 300.000
- al Fondo oneri aggiuntivi ATG per euro 150.000
- al Fondo premi concorsi per euro 3.000

per i quali è stata data ampia informazione nella parte relativa alle voci di passivo patrimoniale.

Per quanto riguarda gli Oneri diversi di gestione, le poste comprese nella voce sono: "Spese generali" che nel 2013 erano di euro 20.175 passa ad un saldo 2014 di euro 23.400; "Imposte comunali per immobili" passano da un importo del 2013 di euro 18.370 ad un importo del 2014 di euro 20.674, "Altre tasse non su reddito d'esercizio" che da euro 27.676 del 2013 passano ad euro 23.630 nel 2014; "Tasse di proprietà su mezzi di trasporto" passa da euro 760 del 2013 ad euro 751 del 2014; "Minusvalenze da cessioni cespiti" passa da euro 362 del 2013 ad euro 428 del 2014; "Sopravvenienze passive" passano da 9.545 del 2013 ad euro 9.214 del 2014. Nel 2013 si aveva un totale di euro 76.888 rispetto a quanto risulta nel 2014 per euro 78.097.

Per quanto attiene la voce «Sopravvenienze passive» i valori più rilevanti sono: euro 2.447 relativi a costi sull'erogazione del premio ai dipendenti 2013 (stimato nel 2013 ed erogato nel 2014) ed euro 6.015 per sovrastima rimborso velocità commerciale da Enti per l'anno 2012.

## ***Proventi e oneri finanziari***

### **C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI**

Proventi Finanziari	2013	Preventivo 2014	2014
Proventi Finanziari	3.040	0	1.472
Oneri Finanziari	(47)	0	(839)
TOTALE	2.993	0	633

I proventi finanziari si riferiscono agli interessi incassati su restituzioni depositi cauzionali e su depositi di indennità di esproprio.

## ***Proventi e oneri straordinari***

### **E. COMPONENTI STRAORDINARIE**

Non si sono manifestate nell'esercizio 2014 componenti straordinarie di rilievo.

## **Nota Integrativa Altre Informazioni**

### **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 dai PC - OIC 25

	Valori in euro
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	- 2.274.330
Costi non rilevanti ai fini IRAP	4.342.577
Imponibile teorico	2.068.247
Onere fiscale teorico (3,90%)	80.662
Variazioni in diminuzione	



Inail, Apprendisti, Cuneo fiscale e altri sgravi	47.268
Ammortamenti fiscali eccedenti	
Altre Variazioni in diminuzione	80.515
Totale variazioni in diminuzione	127.783
Variazioni in aumento	
Compensi amministratori	0
Ammortamenti fiscalmente non deducibili	
Imposta Comunale Sugli Immobili	20.674
Altre variazioni in aumento	42.705
Totale variazioni in aumento	63.379
Reddito imponibile IRAP di competenza	2.003.843
Utilizzo perdite fiscali esercizi precedenti	0
Reddito imponibile IRAP effettivo	2.003.843
IRAP di competenza	78.150
<b>IRAP in conto economico</b>	<b>78.150</b>

**Dati sull'occupazione****Dipendenti**

Numero medio dipendenti	2013	2014
Dirigenti	3,00	3,00
Quadri	7,08	6,00
Impiegati	15,25	15,00
Operai	1,00	1,00
<b>T O T A L E</b>	<b>26,33</b>	<b>25,00</b>

	Numero medio
<b>Dirigenti</b>	3
<b>Quadri</b>	6
<b>Impiegati</b>	15
<b>Operai</b>	1
<b>Totale Dipendenti</b>	25

### **Compensi amministratori e sindaci**

#### **Compensi per cariche sociali**

I compensi agli Amministratori sono costituiti dal rimborso degli oneri al datore di lavoro del Presidente, in quanto per il nuovo organo amministrativo non sono previsti emolumenti.

Compensi per cariche sociali	2013	2014
Amministratori	29.248	7.692
Sindaci revisori	23.267	23.005
<b>TOTALE</b>	<b>52.515</b>	<b>30.697</b>

	Valore
<b>Compensi a amministratori</b>	7.692
<b>Compensi a sindaci</b>	23.005
<b>Totale compensi a amministratori e sindaci</b>	<b>30.697</b>

Come da richiesta dell'Assemblea dei Soci di seguito viene presentato il prospetto dei costi di funzionamento dell'ufficio TRC, con indicazione sia delle voci capitalizzate che dei costi che per loro natura in base corretti principi contabili non sono capitalizzabili sull'immobilizzazione in corso. Tali conti sono stati suddivisi in contabilità e imputati direttamente a specifici conti mentre nel caso di costi non espressamente e direttamente configurabili funzionali all'ufficio TRC (esempio utenze) questi sono stati imputati sulla base del numero delle persone occupate nell'ufficio.

<b>CONTO ECONOMICO – UFFICIO PROGETTO TRC</b>		<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE DELL'UFFICIO</b>			
A	INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	463.878	397.697
<b>COSTI DI GESTIONE UFFICIO - (NON CAPITALIZZATI SULL'IMMOBILIZZAZIONE IN CORSO)</b>			
<b>PER MATERIE PRIME, DI CONSUMO E DI MERCI</b>			
		<b>1.995</b>	<b>1.415</b>
A	CARBURANTI AUTO E MATERIALE VARIO	1.995	1.415
<b>PER SERVIZI</b>			
		<b>188.991</b>	<b>172.959</b>
A	MANUTENZIONI E ATTREZZATURE	239	434

Agenzia Mobilit Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

B	ASSICURAZIONI RUP E CAPO CANTIERE	14.348	14.789
C	PULIZIE LOCALI UFFICI	3.733	3.985
D	UTENZE	31.940	27.356
E	<i>PER SERVIZI PROFESSIONALI:</i>		
E1	SPESE POSTALI	637	584
E2	ONERI VIGILANZA SUI CANTIERI	4.388	8.307
E3	1/2 COSTI PER CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	14.624	3.846
E4	1/2 COMPENSI REVISORI DEI CONTI	11.634	11.503
E5	1/2 DIREZIONE GENERALE	97.113	88.852
E8	SERVIZI VARI E AMMINISTRATIVI	4.532	7.894
E9	SPESE PER TRASFERTE	5.803	5.409
	<b>PER GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	<b>43.373</b>	<b>42.184</b>
A	CANONI AFFITTO E NOLEGGI	43.373	42.184
	<b>ONERI DI PERSONALE</b>	<b>471.990</b>	<b>405.140</b>
A	COSTI TOTALI DI PERSONALE DIRETTO E INDIRETTO (VALORE CAPITALIZZATO SU IMMOBILIZZAZIONE)	463.878	397.697
B	SERVIZI MENSA, FORMAZIONE, CRAL, VISITE MEDICHE	8.112	7.443
	<b>AMMORTAMENTI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
A	AMMORTAMENTI BENI IMMATERIALI	0	0
B	AMMORTAMENTI BENI MATERIALI	0	0
	<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>3.215</b>	<b>4.028</b>
A	SPESE GENERALI, CANCELLERIA, LIBRI RIVISTE,ECC	3.213	3.664
B	IMPOSTE VARIE	2	364
	<b>TOTALE COSTI</b>	<b>709.564</b>	<b>625.726</b>
	<b>DIFFERENZE TRA VALORE DELLA PRODUZIONE E COSTI DELLA GESTIONE DELL'UFFICIO</b>	<b>245.686</b>	<b>228.029</b>
	<b>PERSONALE TOTALE AM IN FORZA</b>	<b>26,00</b>	<b>25,00</b>
	<b>PERSONALE DESTINATO ESCLUSIVAMENTE AL TRC :</b>		

Agenzia Mobilit Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

DIPENDENTI	1,50	2,00
COLLABORAZIONI A TERMINE	6,00	3,00
TOTALE	7,50	5,00
PERSONALE GENERALE DI AM - COLLABORAZIONE	4,00	4,50
TOTALE OCCUPATI STAFF UFFICIO TRC	11,50	9,50
DI CUI : PRESENTI IN VIA DARIO CAMPANA	9,80	8,00
PRESENTI IN VIA C.A. DALLA CHIESA	1,70	1,50

**Nota Integrativa parte finale**

## DIVISIONE DEL CAPITALE DI DOTAZIONE DI AM

ENTE SOCIO	CAPITALE	% QUOTA DI
	DOTAZIONE	PARTECIPAZIONE
	AL 31.12.2014	AL 31.12.2014
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 Montegrolfo	3.201,36	0,027
12 Montescudo	5.225,99	0,045

## Agenzia Mobilit Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

13	Morciano di Romagna	74.839,73	0,642
14	Poggio Torriana	6.925,88	0,054
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	Tavoletto	2.185,14	0,019
24	Verucchio	6.117,88	0,052
25	Provincia di Rimini	951.055,59	8,153
26	Unione di Comuni Valmarecchia	2.185,14	0,019
	TOTALE	11.665.445,53	100,000

	2013	2014
<i>EBIT</i>	<i>70.893,00</i>	<i>-2.274.107,00</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>471.633,00</i>	<i>471.744,00</i>
<i>Svalutazione di immobilizzazioni</i>	<i>0,00</i>	<i>2.232.618,00</i>
<i>Autofinanziamento lordo</i>	<i>542.526,00</i>	<i>430.255,00</i>
<i>Imposte dell'esercizio</i>	<i>-74.133,00</i>	<i>-78.150,00</i>
<i>Autofinanziamento netto</i>	<i>468.393,00</i>	<i>352.105,00</i>
<i>Variazione Capitale Circolante Netto Commerciale (CCNc)</i>	<i>7.943.173,00</i>	<i>8.187.940,00</i>

## Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini A.M. s.r.l. consortile

<i>Variazione TFR</i>	-29.812,00	4.090,00
<i>Variazione altri fondi</i>	425.336,00	698.000,00
<i>Flusso di Cassa Operativo Corrente (FCOC)</i>	8.807.090,00	9.242.135,00
<i>Plusvalenze - Minusvalenze da alienazione</i>	238,00	-223,00
<i>Variazione immobilizzazioni (materiali ed immateriali)</i>	-9.392.286,00	-12.053.174,00
<i>Free Cash Flow from Operations</i>	-584.958,00	-2.811.262,00
<i>Proventi ed Oneri della gestione finanziaria attiva</i>	3.040,00	1.472,00
<i>Variazione di attività finanziarie</i>	710.048,00	4.660.416,00
<i>Flusso di cassa ante proventi ed oneri straordinari</i>	128.130,00	1.850.626,00
<i>Proventi ed oneri straordinari (non altrimenti collocabili)</i>	9,00	-20,00
<i>Flusso di cassa al servizio del debito</i>	128.139,00	1.850.606,00
<i>Oneri finanziari</i>	-47,00	-839,00
<i>Rimborso Debiti Finanziari</i>	-1.749.580,00	0,00
<i>Flusso di cassa al servizio dell'Equity</i>	-1.621.488,00	1.849.767,00
<i>Distribuzione di dividendi</i>	0,00	0,00
<i>Rimborso di capitale sociale (*)</i>	-6,00	0,00
<i>Fabbisogno (avanzo) finanziario complessivo</i>	-1.621.494,00	1.849.767,00
<i>Accensione debiti</i>	0,00	484.584,00
<i>Aumenti di capitale (*)</i>	0,00	2,00
<i>Variazione saldo di cassa</i>	-1.621.494,00	2.334.353,00
<i>Cassa e banca iniziale</i>	6.466.610,00	4.845.116,00
<i>Cassa e banca finale</i>	4.845.116,00	7.179.469,00
<i>Variazione</i>	-1.621.494,00	2.334.353,00

(\*) gli importi qui evidenziati sono relativi al fondo di riserva per arrotondamento Euro

Rimini, 13/07/2015

Il Presidente del C.D.A.

DAU CLAUDIO

(FIRMATO)

Bollo assolto in modo virtuale, autorizzazione Agenzia delle Entrate n..10294 del 27/03/2001.

Il sottoscritto Rag. Faini Federico, in qualità di professionista incaricato ai sensi dell'art.31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

Rag.Federico Faini

(FIRMATO)

**ESTRATTO DEL VERBALE DELL'ASSEMBLEA DEI SOCI DI A.M. SRL  
CONSORTILE**

L'anno **Duemilaquindici (2015)**, il giorno **30** del mese di **luglio**  
(30 luglio 2015)

alle ore **10.15** in Rimini, presso la sala conferenze di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini soc. cons. a r. l. sita in Rimini, V.le C. A. Dalla Chiesa 38, a seguito dell'avviso di convocazione prot. n. 4332 del 29.06.15, - è stata convocata l'Assemblea dei Soci per deliberare sul seguente Ordine del Giorno:

1. *Bilancio consuntivo 2014: approvazione.*
2. *Varie ed eventuali.*

Con nota prot. 4943 del 27.07.15 è stata poi disposta la seguente integrazione dell'Ordine del Giorno:

3. *Approvazione Regolamenti Aziendali (1- Regolamento per l'assunzione del personale; 2) Regolamento Incentivi – art. 93 D. lgs 163/06-; 3) Regolamento per l'esecuzione delle spese in economia);*
4. *Nomina del nuovo Presidente del Consiglio di Amministrazione di A.M. s.r.l. consortile.*

\*\*\*

Dei soci aventi diritto ad intervenire all'Assemblea (art. 13.1 dello Statuto) sono presenti i seguenti n. 14 rappresentanti :

(Rappresentante Permanente: RP – Rappresentante Temporaneo: RT – Sindaco: S)

- |                      |    |                                |
|----------------------|----|--------------------------------|
| 1. DOMENICONI MARZIA | RT | Comune di Bellaria Igea Marina |
| 2. UGOLINI GIANLUCA  | RT | Comune di Coriano              |
| 3. RIZIERO SANTI     | S  | Comune di Gemmano              |
| 4. GIANNINI STEFANO  | S  | Comune di Misano Adriatico     |
| 5. FORLANI MASSIMO   | RT | Comune di Montefiore Conca     |
| 6. GRILLI LORENZO    | S  | Comune di Montegridolfo        |
| 7. BERNABEI CORRADO  | RT | Comune di Morciano di Romagna  |
| 8. TOSI BENATA       | S  | Comune di Riccione             |

Λ



9. BRASINI GIANLUCA	RT	Comune di Rimini
10. POLIDORI DILVO	S	Comune di Saludecio
11. CECCHINI MIRNA	S	Comune di San Clemente
12. BERNABEI CORRADO	RT	Comune di San Giovanni in Marignano
13. ZANGOLI EMANUELE	RP	Comune di Santarcangelo di R.
14. GIANNINI STEFANO	RT	Provincia di Rimini

Sono presenti inoltre i Sigg.: Pierfrancesco Cingolani, Raffaella D'Elia e Francesco Farneti - Revisori dei Conti di AM -; Mara Burgagni, funzionario del Comune di Bellaria Igea Marina; Mattia Maracci - funzionario del Comune di Rimini - Roberto Monaco - Assessore del Comune di Riccione; Roberta Frisoni; Grazia Vaccari - consigliere del CdA di AM; Ermete Dalprato - Direttore Generale AM; Marcello Branchesi - Dirigente AM; Cinzia Panici - Dirigente AM; Ivana Torroni, D'Andrea Roberto e Sara Caspari - dipendenti AM.

...

Presiede l'Assemblea il Consigliere Anziano e Amministratore delegato Claudio Dau il quale, constatata la regolarità delle singole deleghe, alle ore 10. 20 dichiara aperta la seduta.

...

DAU: dà lettura dell'ordine del giorno, evidenziando che i temi verranno trattati secondo il seguente ordine:

1. Bilancio consuntivo 2014: approvazione;
2. Approvazione Regolamenti Aziendali (1- Regolamento per l'assunzione del personale; 2) Regolamento Incentivi - art. 93 D. lgs 163/06-; 3) Regolamento per l'esecuzione delle spese in economia);
3. Nomina del nuovo Presidente del Consiglio di Amministrazione di A.M. s.r.l. consortile.
4. Varie ed eventuali.

Per la trattazione del punto 1 "*Bilancio consuntivo 2014: approvazione*" il Presidente dà la parola alla dott.ssa Roberta Frisoni, invitata dal CDA di AM ad intervenire alla seduta odierna nella sua qualità di Presidente di AM fino al 30 giugno 2015.

L

.....OMISSIS.....

Alle ore 11.45 il Presidente dell'Assemblea mette in votazione il punto 1 all'ordine del giorno "*Bilancio consuntivo 2014: approvazione*"

FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Gemmano, Misano Adriatico, Montegrolfo, Morciano di Romagna, Poggio Torriana, Rimini, Saludecio, San Clemente, San Giovanni in Marignano, Santarcangelo di Romagna, Verucchio ed il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 91,12 % del capitale sociale.

CONTRARI: i rappresentanti dei Comuni di Bellaria Igea Marina, Coriano, Montefiore Conca e Riccione - CHE RAPPRESENTANO il 6,48% del capitale sociale.

ASTENUTI: nessuno.

L' ASSEMBLEA approva A MAGGIORANZA (deliberazione n. 5/2015)

\*\*\*

DAU: si esamina il tema della modalità di copertura della perdita del Bilancio consuntivo 2014.

.....OMISSIS.....

Alle ore 12.00 il Presidente dell'Assemblea mette in votazione la proposta di *coprire la perdita relativa al Bilancio consuntivo 2014 di € 2.351.867 come da proposta del rappresentante del Comune di Rimini, ovvero:*

- *azzeramento delle riserve di patrimonio netto statutarie e regolamentari pari ad € 1.716.684;*
- *rinvio agli esercizi successivi del residuo (€ 635.183).*

FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Gemmano, Misano Adriatico, Montegrolfo, Morciano di Romagna, Poggio Torriana, Rimini, Saludecio, San Clemente, San Giovanni in Marignano, Santarcangelo di Romagna, Verucchio ed il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 91,12 % del capitale sociale.

CONTRARI: i rappresentanti dei Comuni di Coriano e Riccione - CHE RAPPRESENTANO il 5,67 % del capitale sociale.

ASTENUTI: i rappresentanti dei Comuni di Bellaria Igea Marina e Montefiore Conca  
- CHE RAPPRESENTANO l' 0,81 % del Capitale sociale .

L' ASSEMBLEA approva A MAGGIORANZA (deliberazione n. 6/2015)

.....OMISSIS.....

\*\*\*

*Alle ore 12.48 l'Assemblea si conclude.*

F.to IL SEGRETARIO

dott.ssa Ivana Torroni

F.to IL PRESIDENTE

Claudio DAU

Bollo assolto in modo virtuale, autorizzazione Agenzia Entrate n.10294 del 27/03/2001.

Il sottoscritto rag.Faini Federico, ai sensi dell'art.31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società e che le parti omesse non contrastano con quelle contenute nel presente estratto.

Il professionista incaricato

Rag. Faini Federico

"firmato"

Agenzia Mobilità Provincia di Rimini – A.M. s.r.l. consortile  
Via Carlo Alberto Dalla Chiesa n.38 – 47923 RIMINI (RN)  
Registro Imprese Rimini 02157030400 – REA 245890  
c.f. e p.IVA 02157030400  
Capitale Sociale Euro 11.665.446 i.v.

## 1. RELAZIONE INTRODUTTIVA DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il 12 Maggio 2015 l'Assemblea dei Soci di Agenzia Mobilità ha deliberato la **trasformazione** del Consorzio Agenzia Mobilità in Società a Responsabilità Limitata di tipo consortile con efficacia differita al 1° giugno, in applicazione di quanto previsto dalla normativa regionale di riferimento e come atto propedeutico alla creazione dell'Agenzia Unica del Trasporto Pubblico di Area Romagnola (denominata AMR Srl). La deliberazione assembleare del 12 Maggio ha portato a conclusione un percorso amministrativo iniziato nell'Aprile del 2014, in cui l'Assemblea dei Soci aveva dato mandato al Consiglio di Amministrazione di elaborare un progetto di preliminare trasformazione del Consorzio A.M. in una s.r.l. consortile, con sua successiva scissione parziale proporzionale a beneficio dell'Agenzia ravennate per la costituzione di AMR srl e di ridefinizione della struttura e delle finalità della società riminese degli asset residuante dopo l'attuazione del progetto di costituzione dell'Agenzia Unica Romagnola.

Detto mandato è stato ottemperato con la delibera del CDA 4 dicembre 2014, che il CdA di AM ha poi trasmesso ai soci unitamente al progetto redatto, annettendo anche gli approfondimenti effettuati in merito dallo Studio Ferretti. Il Progetto evidenziava anche alcuni temi relativi agli assetti della società riminese "P.M.R. s.r.l. consortile" meritevoli di attenta valutazione da parte dei soci, quali: 1) la sostenibilità economico-finanziaria della società; 2) il tema della futura occupazione del personale residuo, una volta completato il TRC; 3) la possibile volontà futura dei soci di recedere dalla società.

L'Assemblea del 12 Maggio, confermando il mandato già conferito al CDA con la delibera 2/2014, ha richiesto al CDA di elaborare, nel più breve tempo possibile ed in accordo con le altre due agenzie romagnole, tutti i documenti utili e/o necessari alla realizzazione del progetto di scissione finalizzato a incorporare da AM Srl consortile la parte d'azienda relativa alla pianificazione, monitoraggio e controllo del Trasporto Pubblico Locale che dovrà confluire nel soggetto unico di area vasta.

Le determinazioni assunte dall'Assemblea il 12 Maggio 2015 pongono dunque in capo al CdA di AM la necessità di redigere nei prossimi mesi:

- Una relazione di verifica della congruità, da elaborarsi –congiuntamente al collegio dei revisori - sulla base delle risultanze della perizia di stima che sarà depositata dal perito estimatore entro tre mesi dalla delibera di trasformazione
- un progetto di scissione, propedeutico alla creazione di AMR Srl (l'agenzia unica di area vasta)
- l'adozione di tutte le possibili iniziative e misure che risultassero necessarie e/o opportune per superare le potenziali criticità evidenziate nel suo progetto.

L'approvazione del Bilancio Consuntivo 2014, si colloca all'interno di un percorso (la trasformazione societaria e successiva scissione) e all'interno di un più generale quadro normativo di riferimento che richiede una verifica dei valori patrimoniali della società. Il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto pertanto opportuno e prudente effettuare detta verifica già in sede della predisposizione del Progetto di Bilancio Consuntivo 2014. A tal fine, essendo in corso la predisposizione della perizia di

stima necessaria per il processo di trasformazione, il CdA ha chiesto al perito che sta redigendo la suddetta perizia di mettere anticipatamente a disposizione di AM le valutazioni già effettuate dal professionista che ha predisposto la valutazione dei soli valori immobiliari, in attesa del completamento dell'intera perizia di trasformazione. La perizia immobiliare ricevuta, pur confermando ampiamente la capienza dello Stato Patrimoniale di Agenzia Mobilità, presenta valutazioni di alcuni immobili che risultano inferiori al valore iscritto a Bilancio; pertanto, il CdA, su proposta della Direzione di AM e del Dirigente economico finanziario e in accordo con il Collegio dei Revisori, ha ritenuto opportuno procedere ad una svalutazione di tali cespiti, portandoli (in via prudenziale e cautelativa) al valore risultante dalla perizia ricevuta.

All'interno di questo bilancio si è ritenuto parimenti necessario procedere con la svalutazione di un altro bene, ovvero la quota di incremento della valorizzazione del TRC relativa al materiale rotabile così come risultante dagli acconti versati alla mandataria APTS (già aggiudicataria dell'appalto per la fornitura dei mezzi, dichiarata fallita a fine novembre 2014) e alle lavorazioni già effettuate ad esso strettamente connesse e che dovranno essere ri-adattate (es. aree di fermata).

Agenzia Mobilità, non appena appresa la notizia del fallimento dell'APTS, si è prontamente attivata per intraprendere tutte le azioni legali necessarie a tutelare l'azienda dai danni generati da questo accadimento; tuttavia ad oggi si ritiene prudenziale procedere ad una svalutazione totale delle poste di immobilizzazione relative al primo mezzo del TRC prodotto dall'APTS e delle lavorazioni ad esso strettamente connesse, pur consapevoli che le azioni legali intraprese potrebbero in futuro consentire un recupero di tali valori.

AM si è anche adoperata per minimizzare l'impatto del fallimento di APTS sull'esecuzione dell'opera, procedendo, come meglio illustrato nella relazione tecnica dedicata al TRC, ad una rivisitazione della progettazione relativa alle banchine di accosto dei mezzi ed accogliendo positivamente la volontà espressa dalle due mandanti componenti dell'ATI aggiudicataria dell'appalto del materiale rotabile (Vossloh Kiepe srl e Vossloh Kiepe GmbH) – di proporre delle soluzioni alternative al Phileas/APTS. Di tali attività è stato tenuto costantemente informato il Comitato di Coordinamento del TRC, che dovrà a breve essere convocato per una disamina della più recente proposta tecnica ed economica presentata dalle due mandanti e pervenuta ad AM il 4 giugno 2015.

A seguito di tale determinazione sarà possibile meglio definire il quadro delle esigenze finanziarie connesse all'acquisto del materiale rotabile.

Il CdA di AM ritiene necessario presentare al Comitato anche una illustrazione dettagliata sullo stato dei lavori e sulle ripercussioni di carattere sia tecnico che economico-finanziario determinate, oltre che dal fallimento di APTS, anche dagli atteggiamenti omissivi ed ostativi alla realizzazione dell'intervento messi in atto dall'Amministrazione di Riccione fin dal mese di Giugno 2014 – qui meglio illustrati nella relazione tecnica dedicata al TRC – anch'essi comportanti aggravii per danni sull'esecuzione dell'opera.

In esito ai fatti sopraesposti e alla loro quantificazione dovrà poi essere presentato al Comitato di Coordinamento un business plan complessivo aggiornato dell'opera con una stima dei costi

necessari a completamento dei lavori e messa in esercizio dell'infrastruttura di trasporto, che comprenda anche un aggiornamento del Quadro Economico approvato CIPE, le ulteriori spese di investimento e la relativa Pianificazione Finanziaria e recepisca anche le eventuali determinazioni assunte in merito alla fornitura dei mezzi.

Sulla base delle esigenze finanziarie più dettagliatamente esposte nella specifica relazione sul TRC, è indifferibile il ricorso al credito per far fronte all'attività di AM in qualità di stazione appaltante/soggetto aggiudicatore e, contestualmente, soggetto co-finanziatore dell'opera.

Per quanto riguarda il **Trasporto Pubblico Locale**, la questione certamente più urgente da definire, così come già ricordato nella Relazione contenuta nel Consuntivo 2013 e più volte richiamato in sede di Assemblea dei Soci di AM, è quella di giungere ad una formale definizione di un accordo transattivo con il gestore per i debiti pregressi. Il CdA di AM insediatosi nel luglio del 2013 ha sempre seguito con la massima attenzione e sollecitudine questa questione e, pur riconoscendo i notevoli passi avanti effettuati nei numerosi momenti di incontro e discussione con la controparte - che hanno portato ad esempio, all'affidamento di un incarico congiunto all'Agenzia del Territorio per la predisposizione di una perizia relativa al congruo valore da attribuire alla Palazzina situata in via C.A. Dalla Chiesa finalizzata ad una cessione dell'immobile da parte di AM a START a copertura parziale di parte del debito contratto nei confronti di ATG - si rammarica nel riconoscere che alla data di chiusura di questo Bilancio, non si è purtroppo giunti ancora ad una definizione conclusiva della transazione. Transazione che potrà essere compiutamente definita solo al ricevimento della perizia da parte dell'Agenzia del Territorio. Il CdA ha tuttavia ritenuto opportuno procedere ugualmente con la predisposizione del Progetto di Bilancio consuntivo 2014 per non procrastinarne ulteriormente l'approvazione, nell'incertezza della tempistica relativa al compimento della transazione.

Poiché, seguendo l'approccio già predisposto per il 2013, la transazione porterà alla definizione del rapporto debiti/crediti tra Agenzia/Start Romagna/ATG a tutto il 2014, e conterrà dunque sia una discussione sui debiti pregressi che sulle poste relative all'annualità 2014, in questo progetto di bilancio, a titolo prudenziale, sono state già postate e accantonate per intero le richieste pervenute dal gestore relative all'annualità 2014, sebbene non si sia ancora dato un riscontro formale alle stesse, che saranno oggetto di discussione all'interno della trattativa stessa.

Nel corso del 2014 è stata svolta anche un'intensa attività di ricognizione dei servizi di trasporto pubblico svolti a beneficio dei sette Enti del territorio dell'Alta Valmarecchia (Casteldelci, Maiolo, Novafeltria, Pennabilli, S. Agata Feltria, San Leo, Talamello) e di altri Enti non Consorziati. A tutti sono stati addebitati i costi di competenza, che sono stati parzialmente pagati. Come da mandato assembleare, si procederà con azioni legali volte al recupero del credito nei confronti di coloro che persisteranno nella loro morosità.

In prospettiva, in attesa della costituzione dell'Agenzia Unica Romagnola e della predisposizione degli atti che consentano di addivenire ad un affidamento su area vasta romagnola, dovranno anche essere definite le condizioni con cui far svolgere "in via transitoria" i servizi di trasporto pubblico locale nel bacino riminese.

In chiusura di questa Relazione pare infine opportuno ricordare che nei prossimi mesi il CdA di Agenzia Mobilità sarà chiamato a portare avanti un lavoro complesso volto a definire i contenuti del progetto di scissione del ramo di azienda del TPL che dovrà confluire nell'Agenzia Unica Romagnola e ad individuare le prospettive della società degli asset che residuerà e che sarà chiamata nel breve periodo a portare a compimento la realizzazione dell'infrastruttura TRC. Nel farlo dovrà affrontare le questioni delicate su cui questo consiglio di amministrazione si era già espresso in sede di elaborazione del progetto di trasformazione da AM consorzio ad AM Srl Consortile, *in primis*, quelle relative alla pianificazione finanziaria della struttura che residuerà dalla scissione e della organizzazione e prospettive future del personale. Si tratta di due questioni per molti aspetti preesistenti al processo di scissione in corso, ma che dovranno necessariamente essere approfondite all'interno dell'elaborazione del progetto di scissione stesso.

Per quanto riguarda la pianificazione finanziaria, su cui il CdA ha avuto più volte modo di esprimersi, preme ricordare che Agenzia Mobilità attualmente – e diversamente dal passato, quando l'azienda gestiva anche la bigliettazione del TPL e/o i parcheggi di alcuni enti soci - vive esclusivamente di contribuzione pubblica. AM si trova pertanto oggi in una situazione in cui è necessario monitorare molto attentamente la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie a ottemperare puntualmente alle proprie obbligazioni. Nel 2014 è stata fatta una attenta azione di recupero crediti nei confronti dei soci, ma questo CdA non può non lamentare le difficoltà con cui l'azienda si trova ad operare quando si registrano importanti ritardi da parte dei soci o dei soggetti finanziatori del TRC (es. Regione o Stato). Preoccupano in particolar modo le possibili ripercussioni sulla tempistica e regolarità della contribuzione statale a co-finanziamento del TRC delle attuali vicende che hanno interessato la Struttura Tecnica di Missione, oggetto recentemente di una profonda ri-organizzazione.

In questo contesto, il CdA si è adoperato negli ultimi mesi per attivare la propria linea di finanziamento del Quadro Economico del TRC sulla tratta Rimini-Riccione, per la quale al momento di chiusura del presente Bilancio è in corso la procedura ad evidenza pubblica per la ricerca del soggetto finanziatore.

Il tema del **personale e della sua organizzazione** è stato inevitabilmente e pesantemente condizionato dalle sostanziali modifiche di ruolo e compiti attribuiti ad Agenzia nel corso degli ultimi anni, a decorrere dal 2009 quando ha perduto la "bigliettazione" a favore del Gestore (passaggio da gross-cost" a "net-cost") fino al 2012 quando ha perduto anche l'attività di gestione sosta. La conseguente riorganizzazione fin qui adottata è stata necessariamente parziale essendo in previsione la scissione del ramo di attività TPL nell'Agenzia Unica Romagnola. Ad oggi, ad avvenuta trasformazione da Consorzio a Società consortile a r.l., il processo di riorganizzazione non potrà che essere ancora parziale e transitorio, essendo prevista, per decisione assembleare, la prossima scissione del ramo TPL da cui residuerebbe una struttura unicamente dedicata alla gestione degli asset. Configurazione, quest'ultima, ulteriormente gravata da una sostanziale sproporzione dei compiti "a regime" (sola gestione dei beni patrimoniali) rispetto a quelli attuali che comprendono anche l'onerosa e complessa realizzazione del TRC. Si è in più occasioni rilevata l'anomalia e la

criticità di tale situazione che porta per di più incertezza nel futuro dei compiti della prevista società degli asset e segnatamente del personale dipendente. Il tutto in un quadro normativo generale in continua produzione di interventi tesi alla riduzione del personale delle società partecipate. Su questi aspetti, che rientrano tra le criticità segnalate nello studio Ferretti di cui si è detto in premessa, si dovrà attentamente valutare anche in relazione a possibili sinergie con altre società partecipate.

## 2. ANALISI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

### PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI

Nell'anno solare 2014 la percorrenza complessiva dei servizi di TPL sulla "rete storica" del Bacino provinciale di Rimini è stata di vett.km 7.388.387, con una diminuzione di vett.km 96.467 rispetto al 2013 (-1,3%). All'interno di questo gruppo di servizi, una variazione negativa praticamente uguale al totale (-96.471) riguarda le linee di competenza provinciale (extraurbane e intercomunali), mentre continua il trend positivo dei servizi a chiamata, che si sono ormai attestati sulla soglia dei 180.000 bus.km annui (la media giornaliera è di 376 in Valconca e 231 in Valmarecchia).

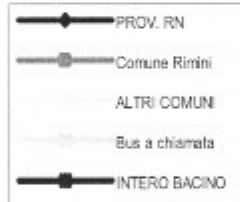
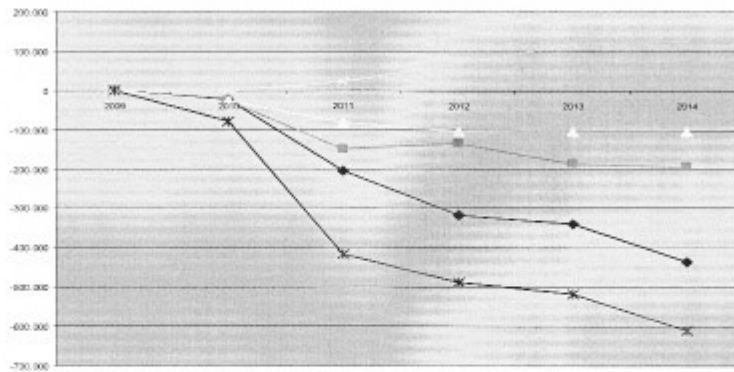
La rete ex Provincia di Pesaro-Urbino, che si estende nel territorio dell'alta Valmarecchia, fa segnare nel 2014 la percorrenza di vett.km 302.235, doppia di quella registrata negli ultimi sei mesi del 2013. Il dato quasi esattamente doppio è peraltro casuale, visto che nel 2014 si è proceduto sia alla razionalizzazione di alcuni servizi, sia all'esatta misurazione di tutti gli "archi" compresi nella rete stessa. In definitiva, considerata sia la rete storica, con al suo interno i servizi a chiamata, che la "nuova" rete della Valmarecchia, rispetto al 2013 vi è un saldo di +vett.km 54.326.

BACINO DI RIMINI - Serie storica percorrenze 2009—2014								
ENTE COMPET.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variazione 2014- 2009	
Percorrenza annua vett*km								
PROV. RN	6.281.620	6.258.537	6.076.640	5.965.928	5.940.546	5.844.075	-437.545	-7,0%
Comune Rimini	1.416.454	1.388.807	1.268.034	1.281.271	1.228.696	1.221.371	-195.083	-13,8%
ALTRI COMUNI	244.545	216.642	161.281	141.063	137.763	139.101	-105.444	-43,1%
<i>Bus a chiamata</i>	58.201 +	57.323	78.548	126.140	177.850	183.840	125.639	215,9 %
RETE STORICA	8.000.820	7.921.309	7.584.503	7.514.402	7.484.854	7.388.387	-612.433	-7,7%
ALTA VALMARE CCHIA	0 *	0 *	0 *	0 *	151.442 *	302.235	302.235	
INTERO BACINO	8.000.820	7.921.309	7.584.503	7.514.402	7.636.296	7.690.622	-310.198	-3,9%



+ = inizio servizio a chiamata in Valconca 10.2.2009  
\$ = inizio servizio a chiamata in Valmarecchia 20.8.2012  
\* = fino al 30.6.2013 competenza della Provincia PU

VARIAZIONI PERCORRENZA  
( ANNO 2009 = 0 )

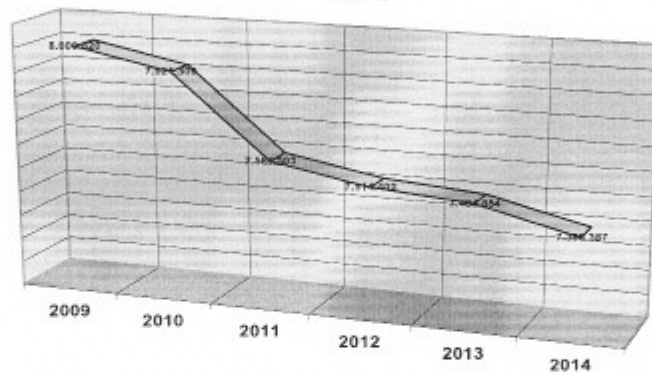


Il generale contenimento della produzione del servizio è riscontrabile anche nel grafico che mostra come dal 2009, soprattutto per effetto dei tagli delle risorse in atto dal 2011, sulla rete storica gli unici servizi che hanno subito un incremento sono quelli a chiamata.

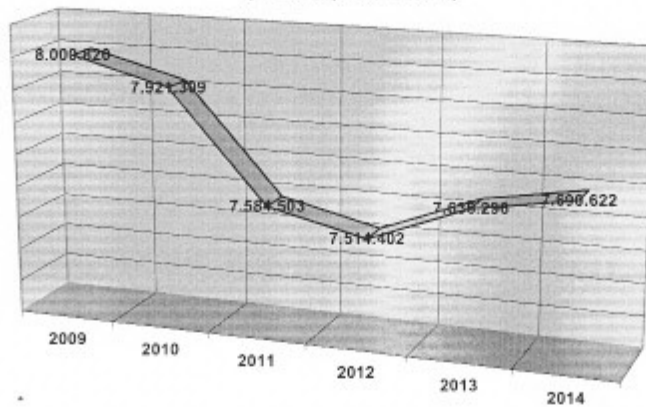
I "tagli" ai servizi sono stati peraltro molto selettivi, essendo stati concentrati generalmente sulle corse fuori dalle ore di punta. Nell'*hinterland* sono state eliminate corse concomitanti con lo svolgimento dei servizi a chiamata; a livello urbano la diminuzione ha riguardato le linee più corte, specialmente nel periodo estivo quando è forte la concorrenza delle due ruote; in presenza dell'utilizzo sistematico di mezzi di maggior capienza (autobus da 18 metri) è stato possibile ridurre la frequenza sulla filovia Rimini-Riccione senza andare a gravare sul totale dei posti offerti, che anzi sono leggermente aumentati. Altre razionalizzazioni nel 2013-2014 hanno riguardato le tratte comuni o in coincidenza tra la rete storica e quella ex-Pesaro Urbino acquisita invero con notevole ritardo rispetto al trasferimento di quei territori dalla Regione Marche alla Regione Emilia-Romagna.

Tutto questo mentre per il traffico studentesco si è reso necessario in più casi attivare nuove corse e deviazioni/prolungamenti di quelle esistenti: nonostante la massima attenzione a realizzare tali modifiche avvalendosi delle risorse disponibili, nei giorni scolastici è andata aumentando la forbice tra l'ora di punta e il resto della giornata. L'immissione in servizio di 5 autosnodati dal settembre 2013 è stata essenziale per evitare la proliferazione di corse supplementari, altrimenti necessarie a causa sia dell'aumento della popolazione scolastica, sia della necessità di dare una risposta alle esigenze d'orario degli istituti scolastici (nell'anno scolastico 2014-2015 si è dovuto far fronte al cambiamento d'orario dell'Istituto "Gobetti" di Morciano).

PERCORRENZE LINEE PROVINCIALI

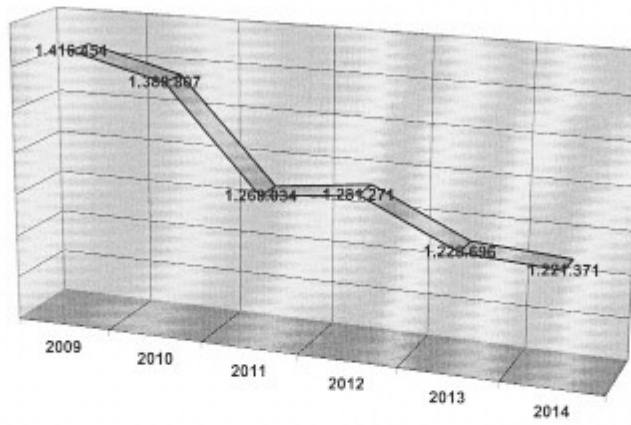


PERCORRENZE LINEE PROVINCIALI

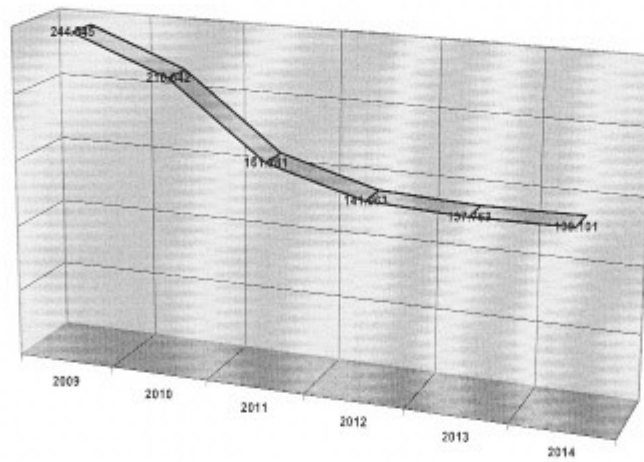


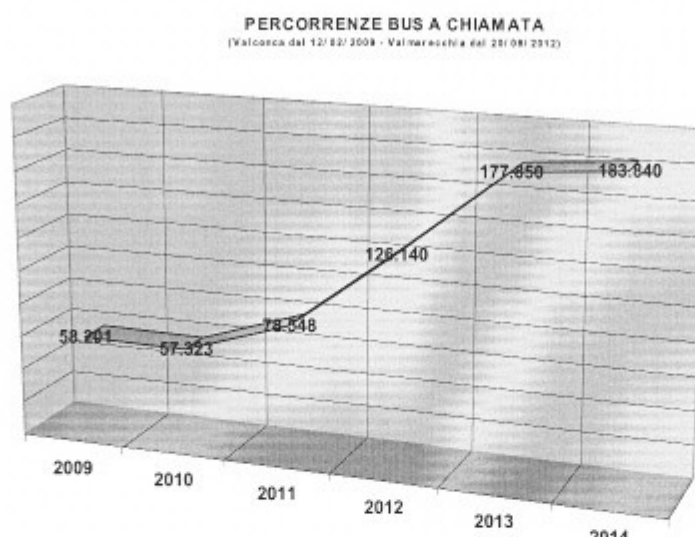
7

PERCORRENZE LINEE COMUNE DI RIMINI



PERCORRENZE LINEE DI ALTRI COMUNI





Nell'ultimo scorcio del 2014 è stata bandita una gara per l'affidamento del servizio a chiamata nella Valconca, che dal 2009 era gestito con proroghe successive dalla ditta GAM di Riccione. Il nuovo affidatario – operativo dal 2 gennaio 2015 – ha garantito un livello di servizio uguale a un prezzo sensibilmente inferiore, con in più l'attivazione di un numero verde per le prenotazioni e il passaggio del servizio al regime *net cost* (ricavi della bigliettazione percepiti dal gestore).

#### **PROGETTO "GIM" (Gestione Informata della Mobilità)**

Si tratta di un progetto di infomobilità a scala regionale finalizzato ad implementare la pianificazione del trasporto pubblico grazie all'uso delle nuove tecnologie, e migliorare in questo modo la qualità dei suoi servizi e la loro attrattività. Nell'ambito del progetto, coordinato dalla Provincia di Reggio Emilia e sviluppato da 5 Province e 6 Comuni capoluogo della Regione, è stata creata la Centrale Operativa di Info-Mobilità (COIM), che in sinergia con i progetti regionali del "Travel Planner" e di Stimer (ora denominato "Mi Nuovo") opera per favorire l'integrazione tra l'infomobilità pubblica e quella privata. Proseguendo lungo questo percorso, si è al lavoro ora per installare sistemi tecnologici per il controllo dei percorsi dei bus in termini di regolarità, puntualità e affidabilità del servizio nei diversi bacini provinciali. Un ulteriore passo in avanti sarà costituito dall'uso di paline "intelligenti" alle fermate e di pannelli a messaggio variabile sulle strade principali, per fornire agli utenti informazioni in tempo reale sui percorsi e gli orari dei bus.

Per il bacino provinciale di Rimini il progetto prevede l'installazione di un centro di raccolta ed

elaborazione dati di bacino, 197 unità di bordo da installare sui mezzi di START e dei vettori cosiddetti privati, 37 paline intelligenti di fermata da installare sul territorio della provincia, 8 pannelli a messaggio variabile di tipo urbano e 3 pannelli a messaggio variabile di tipo extra-urbano sul territorio del comune di Rimini, una o più centrali di controllo. Il sistema di bacino è interfacciato con il sopra citato centro di raccolta e smistamento dati ubicato in Regione E.R., che rende questi dati disponibili in periferia (per es. ad uffici comunali e provinciali) insieme ai dati di mobilità privata raccolti dal sistema MTS già operante.

Le attività di Agenzia Mobilità, con l'obiettivo di provvedere all'implementazione ed installazione degli apparati nel bacino di Rimini, su richiesta del Dirigente del "Servizio Politiche Territoriali, Lavori Pubblici e Mobilità di Sistema - Statistica" (già "Area Vasta e Mobilità di Sistema") della Provincia di Rimini (il committente del sistema), sono iniziate già sporadicamente nell'ultimo periodo del 2011 per poi intensificarsi nei due anni successivi.

Le attività effettuate sinora - facenti capo al responsabile dei Servizi Informatici di AM, ma che hanno coinvolto anche la struttura - sono state molteplici e complesse, data la pluralità degli attori in campo (Regione, Provincia, alcuni Comuni della provincia di Rimini, Gestore del TPL, Agenzie della mobilità di Forlì-Cesena e Ravenna) ed hanno anche comportato una ridefinizione del perimetro del progetto portando il sistema a convergere verso un unico centro di raccolta ed elaborazione dati per i tre bacini di Romagna (Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna) con l'obiettivo di rendere uniforme la piattaforma di gestione del servizio affidata al Gestore (attualmente operante in tutti e tre i bacini romagnoli), soprattutto in vista delle prossime gare di affidamento del servizio che, tra le varie opzioni, prevedono anche l'assegnazione ad un unico gestore.

Gli aspetti organizzativi si sono concretizzati in numerosi incontri con gli attori del progetto per definire gli aspetti critici, modello organizzativo e ripartizione dei costi, nonché con l'Agenzia di Forlì-Cesena (ATR) per approfondimenti su modalità operative di gestione del sistema, analisi dei documenti di progetto, elaborazione di resoconti, prospetti economici, relazioni.

Gli aspetti tecnici/installativi hanno riguardato l'elaborazione e consegna di planimetrie, progetti installativi, simulazioni fotografiche, serigrafie per le paline e i pannelli a messaggio variabile, la predisposizione ed invio di richieste d'offerta per allacci ENEL, richieste autorizzazione scavi a Comuni, sopralluoghi nei siti di installazione con Fornitore, ENEL, Comune RN, altri Comuni.

Infine, per gli apparati di bordo, raccolta e predisposizione documenti sicurezza, incontri con Fornitore, Gestore TPL e Provincia, partecipazione a verifica collaudo prototipi.

Nel corso del 2014 le attività di installazione si sono pressoché ultimate (residuano ancora quattro paline intelligenti di fermata ed i tre pannelli a messaggio variabile di tipo extra-urbano) ed in questi primi mesi del 2015 si sono iniziate le attività di verifica del funzionamento del sistema, che termineranno con il collaudo previsto entro Settembre 2015.

SUDDIVISIONE PERCORRENZE TRA ENTI	Prov.	Vett*km 2014
BELLARIA - IGEEA MARINA	RN	381.004
BORGHI	FC	4.707
CARPEGNA	PU	1.098
CATTOLICA	RN	130.741
CESENATICO	FC	2.742
CORIANO	RN	194.913
GABICCE MARE	PU	3.154
GATTEO MARE	FC	848
GEMMANO	RN	31.071
MAIOLO	RN	10.969
MERCATINO CONCA	PU	6.958
MISANO ADRIATICO	RN	234.424
MONDAINO	RN	12.304
MONTEGRIMANO TERME	PU	7.942
MONTECOLOMBO	RN	28.385
MONTECOPIOLO	PU	5.488
MONTEFIORE CONCA	RN	16.480
MONTEGRIDOLFO	RN	3.214
MONTESCUDO	RN	42.643
MORCIANO DI ROMAGNA	RN	95.891
NOVAFELTRIA	RN	132.056
PENNABILLI	RN	21.544
PIETRARUBBIA	PU	1.526
POGGIO-TORRIANA	RN	95.273
REPUBBLICA DI SAN MARINO	RSM	2.561
RICCIONE	RN	725.813
RIMINI	RN	4.010.733
S.AGATA FELTRIA	RN	20.480
SALUDECIO	RN	30.844
SAN CLEMENTE	RN	95.643
SAN GIOVANNI MARIGNANO	RN	63.209
SAN LEO	RN	79.036
SAN MAURO PASCOLI	FC	20.657
SANTARCANGELO DI ROMAGNA	RN	402.108
SASSOFELTRIO	RN	11.984
SAVIGNANO SUL RUBICONE	FC	52.935
SOGLIANO AL RUBICONE	FC	1.618
TALAMELLO	RN	39.058
TAVOLETO	PU	7.526
VERUCCHIO	RN	174.445
	Totale VETT*km	<b>7.204.032</b>
percorsenze EXTRAURBANE per calcolo q.p. PROVINCIA	VETT*km	<b>1.505.591</b>

### 3. TRASPORTO RAPIDO DI COSTA

Anche per l'esercizio 2014 l'attività della 3<sup>a</sup> Divisione Progetti Speciali è stata prevalentemente rivolta alle procedure tecniche ed amministrative per la realizzazione del Sistema T.R.C. – Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera / Cattolica – 1<sup>a</sup> tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS. 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) Andamento ed avanzamento dei lavori relativi al contratto principale**

Le attività al 31.12.2014 hanno raggiunto un avanzamento fisico su una estensione lineare pari a 8,3 km su un totale di 9.767 metri (lunghezza complessiva della tratta) per un avanzamento pari all'85%.

Dal punto di vista economico la Direzione Lavori ha emesso a tutto il 2014 n.11 SAL per un importo complessivo pari a 17,5 milioni di euro (pari al 52% circa dell'intero importo contrattuale relativo all'appalto sottoscritto con Italiana Costruzioni).

Le attività lavorative hanno visto il completamento del primo tratto della via di corsa compreso fra il capolinea di Rimini FS e la fermata n.3 Pascoli per una lunghezza di circa 1.200 metri, mentre altri tratti pressoché conclusi risultano essere quelli fra la fermata n.7 (Siracusa) e la fermata n.9 (Fiabilandia) e fra la fermata n.11 (Cavalleri di V.V.) e la fermata n.13 (La Spezia) per un totale di altri 2.500 metri.

Delle 38 opere d'arte necessarie alla realizzazione dell'opera a tutto il 2014 risultano completati 24 manufatti mentre in altre 6 sono in corso le lavorazioni.

Risultano inoltre completate tutte le attività di demolizione dei manufatti interferenti con la realizzazione dell'opera nelle tratte critiche del comune di Rimini e l'arretramento delle attività di spostamento delle recinzioni private per mantenere sezioni stradali di larghezza a norma del Codice della Strada ad eccezione della via Madrid in comune di Rimini.

L'attività di esecuzione dei lavori è proseguita regolarmente e secondo i programmi nelle cantierizzazioni situate nel comune di Rimini mentre purtroppo si sono rilevati pesanti rallentamenti e addirittura significative interruzioni a partire dall'estate in comune di Riccione per effetto del mancato rilascio da parte dell'Amministrazione Comunale degli atti di regolamentazione del traffico necessari per impiantare i cantieri in condizione di sicurezza.

Difficoltà (e addirittura impedimento fisico) nell'avanzamento delle attività lavorative che si sono protratte per tutta la seconda parte dell'anno in un clima di crescente tensione ed ostilità, sfociate in ben quattro occasioni (17 giugno, 27 giugno, 7 ed 8 luglio) in vere e proprie intrusioni in cantiere nel lotto C3 (via Portovenere). Nel seguito della relazione si illustra anche il dettaglio del contenzioso amministrativo instauratosi nel 2014 tra l'amministrazione di Riccione e AM.

Per effetto di queste incresciose situazioni il cronoprogramma delle attività è stato revisionato in data 19.11.2014 di concerto con l'amministrazione riccionese, con rinvio delle attività ancora da

realizzarsi da iniziarsi in data 1° dicembre 2014.

Purtroppo anche la rivista programmazione, seppure concordata, è stata disattesa nei fatti e si è giunti alla fine del 2014 ad una situazione di fermo cantiere nella parte terminale del tracciato dell'infrastruttura situata nel territorio del Comune di Riccione.

L'unico cantiere faticosamente avviato risultava essere quello di via dei Mille per un tratto di soli 200 metri su 1.500 richiesti e necessari.

Questa situazione di anomalo andamento del cantiere riscontrato nell'ambito delle opere ricadenti nella terza tratta (territorio comunale di Riccione) ha cagionato una situazione di contenzioso con l'Impresa che ha iscritto riserve nel registro di contabilità.

La Commissione di Collaudo si è riunita due volte nel corso del 2014 al fine di procedere alle necessarie attività di verifiche e controlli in corso d'opera dell'iter di realizzazione dell'infrastruttura ed in entrambi i casi ha richiesto di attivare tutte le misure possibili per sbloccare le situazioni che costituiscono ostacolo all'avanzamento delle attività di cantiere manifestando preoccupazione per il rispetto delle pattuizioni contrattuali previste in sede di progettazione e programmazione e per il possibile insorgere di una situazione di contenzioso con l'Impresa.

Dal punto di vista della gestione contrattuale a seguito dell'approvazione della delibera del Consiglio di Amministrazione di Agenzia Mobilità n.17 del 03.11.2014 si è proceduto alla stipula di un addendum contrattuale con l'Associazione Temporanea di Imprese per l'affidamento di lavori complementari ai sensi e per le motivazioni di cui all'art. 57 comma 5 lettera a) del D.Lgs. 163/2006 e per l'approvazione di varianti in corso d'opera a carattere non sostanziale ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006.

In data 03 novembre con delibera n.18, il Consiglio di Amministrazione di Agenzia Mobilità, ha dato mandato al Responsabile Unico del Procedimento di procedere alla sottoscrizione di un atto di transazione relativo al contratto di appalto ai sensi dell'art. 239 del D.Lgs. 163/2006 resosi necessario per risolvere la controversia cagionata del prolungamento dei tempi delle lavorazioni causata da una condizione di anomalo andamento dei lavori riscontrato nelle opere ricadenti nel comune di Riccione, dalle problematiche situazioni ambientali in cui l'Impresa è stata costretta ad operare, dalla manifesta mancata collaborazione da parte dell'Amministrazione Comunale di Riccione (Ente Socio e sottoscrittore dell'Accordo di Programma) che sono stata diretta causa dell'iscrizione di riserve nel registro di contabilità da parte dell'Appaltatore.

In data 10 novembre 2014 è stato pertanto sottoscritto l'atto di transazione relativo al contratto di appalto con approvazione del nuovo crono-programma generale dei lavori che ha riconosciuto come congruo indennizzo all'appaltatore a tutto il 24 novembre 2014 una somma di 635.000 euro per l'anomalo andamento del cantiere nella terza tratta con rinuncia di tutte le riserve iscritte nel registro di contabilità ed ha definito un nuovo termine per l'ultimazione dei lavori al 02 agosto 2016.

E' di tutta evidenza che tali danni derivanti dai ritardi e dalle attività ostantive frapposte al regolare andamento delle attività lavorative a tutto il 24 novembre (data allora presunta per il riavvio delle



attività), così come quelle successivamente maturate vanno richieste al comune di Riccione.

#### **B) Risoluzione interferenze e spostamento sottoservizi sulle strade comunali**

Per quanto riguarda l'attività di risoluzione delle interferenze, eseguita in via anticipata rispetto l'avanzamento del cantiere principale, è proseguita l'attività di spostamento dei sottoservizi sulle strade comunali adiacenti alla realizzazione dell'opera in parte – in base alla Convenzione ex art. 170 del D.Lgs. 163/2006 - coordinata ed eseguita da parte di HERA, in parte svolta direttamente da Italiana Costruzioni S.p.a. quali opere complementari dell'appalto principale ai sensi dell'art. 57 comma 5 lettera a).

Le opere di risoluzione dei sottoservizi mediante lo spostamento ed il rifacimento delle reti interferenti con il sedime del TRC hanno raggiunto pertanto un avanzamento superiore all'80% del tracciato, ad esclusione dei lotti di estremità del comune di Riccione (C4 e C5) per via del persistente ostruzionismo attuato dall'Amministrazione Comunale al rilascio degli atti necessari (e dovuti) per la regolamentazione delle lavorazioni.

Solo nel mese di ottobre è stato quindi possibile avviare un cantiere del lotto C5 in via dei Mille fra il porto Canale e la via Ceccarini per una lunghezza di poco più di 200 metri rispetto ai circa 1,5 km di sedime nel territorio del comune di Riccione ancora mancanti ed in cui risulta necessario procedere con lo spostamento dei sottoservizi, mentre è risultato ancora completamente fermo il lotto C4 di via Rimini.

#### **C) Risoluzione interferenze e adeguamento degli impianti in ambito ferroviario**

Nel corso del 2014 sono stati ultimati tutti gli interventi di risoluzione delle interferenze e di adeguamento degli impianti in ambito ferroviario e pertanto l'intero sedime del TRC risulta libero da tutti i vincoli rappresentati dagli impianti di proprietà di RFI.

Al termine delle lavorazioni, occorrerà procedere alla sistemazione al confine fra le infrastrutture con la posa della canalina che ospiterà nella situazione definitiva gli impianti di telecomunicazione, energia e segnalamento di proprietà di RFI.

#### **D) Procedure di acquisizione delle aree**

Nel corso del 2014 è stata completata l'attività di demolizione dei manufatti interferenti con il sedime dell'opera oggetto di procedura espropriativa nel comune di Rimini e proseguite le operazioni di modifica delle proprietà confinanti con le strade comunali, e, dunque, proseguita l'attività di stipula di appositi accordi con le proprietà private in cui si è definito che la realizzazione della sistemazione definitiva delle aree private al confine veniva eseguita a cura di Agenzia Mobilità a fronte della rinuncia alla liquidazione dell'indennità di soprassuolo.

#### **E) Attività di fornitura del materiale rotabile e di fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio. Attività della Commissione di Sicurezza.**

AL

Per quanto attiene l'attività di fornitura del materiale rotabile, nel corso del 2014 è stata completata la realizzazione del primo mezzo del veicolo Phileas da parte dell'A.T.I formata da APTS Advanced Public Transport System, da Vossloh Kiepe GmbH e da Vossloh Kiepe srl.

Sono stati eseguiti positivamente i collaudi previsti contrattualmente per la consegna del veicolo, il verbale delle verifiche di isolamento e le prove di tensione applicata agli impianti elettrici sotto la supervisione dei funzionari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale Territoriale Nord Est – U.S.T.I.F. Sezione di Bologna propedeutiche all'immatricolazione ed immissione in servizio del veicolo.

Inoltre, sono stati eseguiti con esito positivo i test relativi alle emissioni e le immunità elettromagnetiche del filoveicolo Phileas da parte dell'Università di Genova, necessari ai fini dell'omologazione del veicolo da parte della Divisione 2 della Direzione Centrale della Motorizzazione Civile.

Parallelamente all'attività di assemblaggio e di sviluppo del veicolo, è proseguita l'attività afferente al contratto di progettazione, fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio, attraverso lo sviluppo della progettazione costruttiva degli apparati di fermata e la predisposizione degli apparati per le prime tre fermate necessari per completare il primo tratto del percorso dell'infrastruttura (dal capolinea di Rimini FS alla fermata n.3 Pascoli) che è stato individuato quale campo prove per l'esecuzione dei test e dei collaudi ai fini della verifica delle condizioni di funzionamento e di sicurezza della tecnologia di sistema.

È stata altresì completata l'attività di montaggio delle apparecchiature di bordo relative all'interfaccia fra il veicolo e gli impianti di ausilio all'esercizio sul Phileas ed eseguiti con successo i test in fabbrica per le verifiche di funzionamento degli apparati.

Nel dettaglio sono stati eseguiti i test sui cablaggi, i controlli sulle installazioni delle apparecchiature, le verifiche sull'alimentazione e sulla comunicazione degli apparati, le analisi del segnale degli odometri e del rilevamento del veicolo da parte delle spire di massa ed elettroinduttive.

In data 27 gennaio, la Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha proceduto alla nomina della Commissione di Sicurezza per la Metropolitana ex L.1042/69 con compiti di Commissione di Agibilità, come da Circolare D.G. MCTC n.21/92 dell'11.02.1991 (ex art. 5 del D.P.R. 753/80) per i tre sistemi di trasporto (Pescara, Rimini, Verona) che utilizzano la tecnologia di guida assistita di tipo magnetico di proprietà dell'A.P.T.S..

L'attività della Commissione ha avuto avvio con l'insediamento avvenuto in data 04 aprile e nelle successive sedute dell'08 maggio, del 16 settembre, del 15 ottobre ed ha impostato il programma dei controlli e delle prove da effettuarsi in corso di realizzazione delle opere.

In data 27.11.2014 Agenzia Mobilità ha casualmente appreso – senza ricevere alcuna formale comunicazione - la notizia della chiusura dell'attività di A.P.T.S. mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese per la fornitura del materiale rotabile e proprietaria del brevetto relativo

alla guida assistita di tipo magnetico.

In data 25.11.2014 la Corte del Brabante su richiesta della stessa compagine societaria di A.P.T.S. con sentenza C/01/285779/FT EA 14/633 ha dichiarato il fallimento della società Mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese fornitrice del materiale rotabile.

La situazione è risultata assolutamente imprevedibile per la Committenza stante l'atteggiamento della controparte contrattuale che non più tardi del 5 novembre confermava con una nota ufficiale il massimo impegno per il completamento dell'avviato iter di omologazione del primo veicolo oggetto di fornitura confermato anche dal Rappresentante di A.P.T.S. per i sistemi di guida magnetica di Pescara – Rimini – Verona in occasione della riunione della Commissione di Sicurezza del 15 ottobre e dell'incontro presso la Divisione 2 per la definizione dell'iter e le modalità operative delle attività tecniche connesse.

Verificata la notizia, Agenzia Mobilità in data 01 dicembre ha immediatamente inviato richiesta a tutti i Componenti del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (sia la Capogruppo Mandataria A.P.T.S. sia le Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe GmbH) di fornire comunicazioni urgenti relativamente all'interruzione dell'attività di A.P.T.S.

Il 03 dicembre, le Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe GmbH hanno ufficializzato la notizia del fallimento della Capogruppo A.P.T.S. e comunicato la loro disponibilità per verificare la possibilità di prosecuzione dell'Appalto in oggetto.

In data 09 dicembre Agenzia Mobilità ha inviato alle controparti contrattuali comunicazione di concessione alle Mandanti (ai sensi del comma 18 dell'art. 37 del D. Lgs 163/2006) della facoltà di proporre la sostituzione con Soggetto idoneo e dotato dei necessari requisiti di natura tecnica ed economica.

Le Mandanti in data 10 dicembre hanno accettato l'invito ad individuare un soggetto tecnico idoneo alla sostituzione della Mandataria, proponendo la sostituzione con primaria azienda costruttrice di parte meccanica, il cui mezzo sarebbe stato equipaggiato con un sistema di guida assistita di tipo ottico, stante l'intervenuta indisponibilità del sistema di tipo magnetico, caratteristica peculiare ed unica del sistema Phileas.

In conseguenza del fallimento della mandataria del contratto di appalto per la fornitura del materiale rotabile, in data 15 dicembre si è tenuto un Comitato di Coordinamento tra i componenti dell'Accordo di Programma per la realizzazione dell'opera, in cui il Responsabile Unico del Procedimento ha illustrato il procedimento in corso. In conclusione della riunione è stato dato, con votazione a maggioranza, mandato ad Agenzia Mobilità di valutare congiuntamente alle Mandanti del contratto tutti gli aspetti tecnici riferiti alla tecnologia di guida assistita di tipo ottico al fine di consentire i necessari approfondimenti tecnici.

Allo stesso tempo il Comitato di Coordinamento ha dato indicazione di proseguire i lavori di realizzazione dell'opera posto che la tecnologia di sistema non costituisce interferenza sulle parti strutturali dell'opera se non per aspetti superficiali (banchine di fermata).

L'attività è stata immediatamente concentrata da un lato a verificare il procedimento di sostituzione

Ab

del materiale rotabile precedentemente prescelto e del sistema di assistenza alla guida e, dall'altro, a verificare la compatibilità delle opere infrastrutturali in corso di esecuzione con il sistema tecnologico che costituisce fulcro dell'infrastruttura di trasporto (rotabile, impianti di trazione, impianti di ausilio e di esercizio).

Le analisi svolte hanno permesso di verificare che il progetto esecutivo in corso di realizzazione risulta essere geometricamente idoneo per essere percorso da qualsiasi mezzo omologato ai sensi del Codice della Strada, mentre la sostituzione del materiale rotabile già prescelto (e l'abbandono delle sue caratteristiche peculiari) richiede la rinuncia dello schema di fermata a piattaforma centrale con modifica e revisione dell'allestimento dei marciapiedi di attesa attraverso la realizzazione, per tutte le fermate, di banchine contrapposte.

Con la realizzazione di fermate con larghezza trasversale pari a 7,00 m, si è attuato in pratica l'adeguamento delle sezioni stradali a quanto previsto dal Codice della Strada lungo l'intero percorso che consente la realizzazione di un sistema di Bus Rapid Transit su sede dedicata interamente protetta indipendentemente dall'installazione di sistemi di guida assistita.

Si è poi proceduto a verificare con esito positivo la possibilità di dimensionamento planimetrico delle banchine per consentire l'utilizzo del sistema di guida assistita di tipo ottico.

Ciò consente di confermare la validità del sistema di trasporto TRC dal punto di vista infrastrutturale e, quindi, di proseguire la realizzazione della via di corsa secondo il progetto originario, mentre occorrerà procedere alla revisione progettuale delle banchine di fermata per permetterne l'utilizzo al veicolo che verrà individuato in luogo di quello di produzione dell'azienda A.P.T.S..

A seguito delle risultanze dell'analisi progettuale svolta dalla Committenza, il Responsabile Unico del Procedimento il 22.12.2014, invitava la Direzione Lavori alla prosecuzione delle attività lavorative di realizzazione dell'infrastruttura per le parti non confliggenti con le specifiche tecniche dipendenti dal veicolo.

#### **F) Sintesi delle vicende di natura legale / amministrativa**

Nella seduta del 17 gennaio 2014 il Comitato di Coordinamento ha appurato che l'infrastruttura TRC (opere civili ed impianti) – quanto alle voci di spesa del Q.E. - poteva essere completata rimanendo entro i limiti stabiliti dalla delibera CIPE 93/2006, fermo restando che lo stesso atto rinviava a data successiva il finanziamento statale destinato all'acquisto del materiale rotabile e confermava la volontà di dare piena attuazione all'Accordo di Programma del 2008 realizzando il progetto definitivo approvato, escludendo qualsiasi previsione di varianti sostanziali che richiedessero una nuova approvazione del CIPE.

Si è così chiuso un lungo confronto con il Comune di Riccione inizialmente volto alla sottoscrizione di un atto integrativo dell'Accordo di Programma finalizzato all'assegnazione di nuove contribuzioni regionali al progetto TRC tratta Rimini FS – Riccione FS, cautelativamente richieste fin dal 2011, momento in cui, resosi esigibile il finanziamento statale, era stato dato materiale avvio ai lavori.

Il 23 giugno il Comitato si è riunito su richiesta del neo eletto Sindaco di Riccione che chiedeva una

modifica sostanziale del progetto ed un'immediata sospensione dei lavori.

Gli altri componenti del Comitato hanno evidenziato l'impossibilità di sospendere le attività senza incorrere in giustificate richieste di danni da parte degli appaltatori, ed hanno sollecitato la presentazione eventuale di concrete proposte di variazioni progettuali, comprensive anche di possibili soluzioni per far fronte alle inevitabili conseguenze economico-giuridiche derivanti dalla sospensione dei lavori.

Si rileva che, nei giorni immediatamente precedenti la riunione, i cantieri riccionesi erano già stati invasi da manifestanti del comitato "NO TRC" al fine di impedire l'avanzamento delle lavorazioni.

Il 2 luglio il Comitato si è nuovamente riunito su sollecitazione del Sindaco di Riccione che rinnovava la sua richiesta di modifica del tracciato, producendo elaborati che il Comitato rilevava però essere irricevibili in quanto non ne costituivano varianti ammissibili, ma configuravano una idea progettuale affatto diversa per tracciato, caratteristiche tecnologiche e trasportistiche.

A maggioranza, il Comitato invitava AM a proseguire i lavori come da cronoprogramma, mentre il Comune di Riccione insisteva nel portare avanti le sue richieste di prosecuzione dei lavori solo nella zona "Ambio" e fino a viale Angeloni.

Successivamente, in data 09 luglio, si teneva una riunione a Roma presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella quale i Responsabili della Struttura Tecnica di Missione insieme ai rappresentanti gli Enti Componenti il Comitato di Coordinamento confermavano (contrario il comune di Riccione) quanto espresso nella riunione del 02 luglio del Comitato.

Nei mesi di giugno e luglio 2014 si sono verificati diversi episodi, in danno di Agenzia Mobilità, aventi anche rilievo penale, per cui Agenzia ha presentato i necessari esposti, all'Autorità giudiziaria, a causa di invasioni delle aree di cantiere.

E' stato necessario richiedere l'intervento delle Forze dell'Ordine.

In parallelo, Agenzia Mobilità diveniva oggetto di querele e ripetuti esposti, anche anonimi.

Tutto ciò ha inciso pesantemente sull'andamento dei lavori (che ha subito inevitabili ritardi, con conseguenti danni di natura economica) e sulla gestione ordinaria aziendale, fortemente impegnata nel far fronte ad eventi straordinari.

Anche sul fronte del contenzioso, da giugno scorso è insorto un intenso contrasto fra Agenzia Mobilità ed il Comune di Riccione, frequentemente sfociato in ricorsi riguardanti, in estrema sintesi, due filoni:

- 1) l'emissione di ordinanze ostative al proseguimento dei lavori / il mancato rilascio di ordinanze per la regolazione della viabilità per permettere le attività di cantiere in sicurezza;
- 2) il presunto illegittimo diniego del Comitato di Coordinamento ad accogliere le richieste di variante promosse dal Comune di Riccione.

Di seguito si ripercorrono le vicende giudiziali intercorse:

- 1) ordinanza sindacale n.68 del 17 giugno 2014 con cui il Sindaco di Riccione ordinava, per motivi di sicurezza pubblica, di sospendere i lavori almeno fino al 30 giugno 2014. Avverso detto provvedimento AM ha presentato ricorso al T.A.R. che il 19 giugno ordinava la

A1

sospensione dell'efficacia dell'ordinanza 68/2014, poi revocata dal Sindaco stesso con l'ordinanza n.70 del 20 giugno;

- 2) ricorso del 27 agosto 2014 con cui il Comune di Riccione impugnava il verbale del Comitato di Coordinamento del 2 luglio con il quale il Comitato stesso, a maggioranza, dichiarava l'irricevibilità delle proposte di variante promosse dal Comune di Riccione e disponeva la prosecuzione dei lavori. Stante l'imminenza dell'apertura dei cantieri e paventata l'irreparabilità dei danni conseguenti, veniva richiesta dal Comune di Riccione al T.A.R. la concessione di misure cautelari urgenti atte a sospendere i lavori.

Il T.A.R. non accoglieva la richiesta di sospensione dei lavori e, con sentenza n.767 depositata il 30 ottobre 2014, rigettava il ricorso promosso da Riccione con addebito di spese.

- 3) a dicembre 2014, la sentenza del T.A.R. è stata appellata dal Comune di Riccione avanti il Consiglio di Stato, che ha confermato la sentenza di primo grado (sentenza del Consiglio di Stato sez. V n.732 dell'11.02.2015) nuovamente con addebito di spese.

Nella successiva riunione del Comitato di Coordinamento del 15 dicembre Agenzia Mobilità ha poi relazionato in merito ai gravi disagi e ritardi (ed ai conseguenti maggiori oneri) derivanti dal mancato ed immotivato rilascio delle ordinanze di regolamentazione del traffico necessarie all'apertura dei cantieri riccionesi, ciò nonostante la stessa Amministrazione Comunale, con delibera n.40 del 28 agosto, avesse previsto la ripresa dei lavori dopo il 6 ottobre.

Si erano verificati addirittura la revoca di atti già rilasciati e il diniego alla proroga di altre ordinanze su presunte situazioni di pericolo per l'incolumità pubblica.

Al termine della discussione a maggioranza con voto contrario del Comune di Riccione, il Comitato di Coordinamento, nell'esercizio dei poteri di sollecitazione per la corretta e tempestiva esecuzione delle opere prevista dall'art. 20 dell'Accordo di Programma, ha invitato tutti i soggetti interessati (e quindi anche il comune di Riccione) a voler procedere con la massima sollecitudine a ripristinare la corretta esecuzione delle opere e quindi al rilascio dei dovuti atti di regolamentazione della viabilità, evitando ulteriori possibili danni e ritardi con aggravio dei costi dell'esecuzione.

Ciononostante, l'anno 2014 si è chiuso in una situazione di stallo per quanto riguarda la situazione dei cantieri nel territorio riccionese.

#### **G) Situazioni rilevanti verificatesi dopo la chiusura del bilancio 2014**

##### VICENDE DI NATURA LEGALE E GIUDIZIARIA

Gli inizi del 2015 non hanno visto alcun miglioramento nella disponibilità del Comune di Riccione a consentire l'esecuzione dei lavori tanto che, a fronte di ulteriori atti ostativi (ordinanza n.8390 del 03.03.15 del Comando PM) impeditivi dell'esecuzione dei lavori, Agenzia Mobilità ha mosso ricorso al T.A.R. volto all'annullamento dell'Atto dirigenziale con richiesta di nomina di un Commissario ad Acta. La richiesta di nomina del Commissario ad Acta è stata assentita anche dal Comitato di

Coordinamento (con voto contrario del Comune di Riccione) nel corso della seduta del 16 marzo 2015.

All'udienza del 26 marzo 2015 il T.A.R. ha sospeso l'ordinanza del Comune di Riccione e fissato al prossimo 8 ottobre 2015 l'udienza per la discussione sul merito, per sbloccare la situazione.

Successivamente all'udienza del T.A.R., in data 07 aprile, Agenzia Mobilità ha dovuto inoltrare diffida all'Amministrazione Comunale per il rilascio delle ordinanze di regolamentazione del traffico necessarie all'apertura in sicurezza dei cantieri nella tratta terminale, scadenandone modalità tecnico-operative e programmazione temporale a partire del successivo 27 aprile 2015 fino al completamento dei lavori.

Solo a seguito di questa diffida, il comune di Riccione ha provveduto al rilascio delle prime ordinanze lungo il viale Portovenere ed il viale Rimini permettendo la ripresa delle attività.

Ciononostante, il rilascio delle successive ordinanze richieste per i lavori di via Rimini – sottopasso Puccini hanno visto ulteriormente contrasti e si sono verificati di nuovo episodi di impedimento fisico all'insediamento di cantiere da parte di alcuni soggetti che hanno costretto alla sospensione dei lavori dopo l'intervento delle locali forze dell'ordine.

#### LA SOSTITUZIONE DEL MATERIALE ROTABILE E L'ADEGUAMENTO DEI SISTEMI DI AUSILIO ALL'ESERCIZIO

In data 12.02.2015 le Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe Gmbh, hanno proposto una soluzione tecnica per la sostituzione del Phileas conseguente al fallimento dell'A.P.T.S., di cui è stata già verificata, a meno degli aspetti di dettaglio relativi agli allestimenti superficiali delle banchine di fermata, la compatibilità con le dimensioni e le caratteristiche del tracciato.

Il nuovo veicolo dovrà infatti avere caratteristiche tecniche e meccaniche confrontabili con quelle del veicolo originario e dovrà soddisfare in termini di prestazioni e capacità di trasporto le prescrizioni della delibera CIPE 93/06; per questo motivo dovrà risultare congruente con i parametri richiesti per la funzionalità e la sostenibilità dell'infrastruttura di trasporto in corso di realizzazione.

Il veicolo potrà essere predisposto per utilizzare un sistema di guida assistita di tipo ottico prodotto dalla Società Siemens, la cui installazione, valutabile in opzione, sarà vincolata al superamento delle prove attualmente in corso da parte della Commissione di Sicurezza Ministeriale della Direzione Impianti Fissi del Trasporto Pubblico Locale sul sistema analogo di Bologna ai fini dell'accosto in fermata (montato sul veicolo Crealis della Irisbus).

Superati questi test, potrà essere eventualmente avviata l'applicazione del sistema di guida integrale sulle vie di corsa subordinatamente alle indicazioni dell'apposita Commissione Ministeriale.

La Stazione Appaltante in data 27.02.2015, considerata la necessità di modifica delle banchine di fermata derivante dalla sostituzione della fornitura del materiale rotabile, ha richiesto alla Società Project Automation S.p.A.- aggiudicataria della progettazione, fornitura e posa in opera dei sistemi di ausilio all'esercizio - lo studio di fattibilità al fine di valutare le modifiche necessarie per adeguare, al nuovo quadro tecnico, le installazioni di fermata ed allo stesso tempo la verifica del mantenimento degli standard in termini di sicurezza e prestazioni complessive del sistema.

Project Automation, in data 20 aprile, ha concluso la sua attività fornendo le linee guida per l'adeguamento degli apparati di fermata e dei sistemi di regolazione delle tratte a singola via di corsa nonché degli apparati di interfaccia di bordo ed ha inoltre eseguito con esito positivo la verifica dei diversi scenari di esercizio.

Al termine di questo iter tecnico potrà essere avviata la procedura presso la Divisione 5 della Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, per le necessarie variazioni ed integrazioni del nulla-osta per la sicurezza ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80 prot. 4304 del 19.06.2012, da parte della Commissione Interministeriale L.1042/69.

Recentemente l'ATI aggiudicataria della fornitura del materiale rotabile ha proposto (lett. del 28/05/2015 prot. AM 3642/2015) di sostituire il mezzo con un diverso fornitore; la proposta è attualmente all'esame di AM per essere poi sottoposta al Comitato di Coordinamento.

#### L'AVANZAMENTO DELLE OPERE CIVILI

Considerate le problematiche emerse con il fallimento della Mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese fornitrice del materiale ed a seguito della nota del R.U.P. del 22 dicembre, la Direzione Lavori, in data 08.01.2015, con processo verbale ha proceduto alla sospensione parziale delle lavorazioni afferenti le 17 fermate previste all'interno del tracciato del TRC ad esclusione delle attività di spostamento dei sottoservizi, di preparazione delle aree, di bonifica bellica e di realizzazione delle opere d'arte con la sola esclusione dei plinti dell'impianto di trazione elettrica.

Non appena verranno definiti i nuovi lay-out di fermata conseguenti alla scelta del veicolo, questi verranno trasmessi all'Impresa, affidataria di appalto integrato, in modo tale da pervenire in tempi rapidi alla necessaria variante progettuale.

Nessuna variazione è stata disposta per quanto riguarda la realizzazione della via di corsa e di tutte le opere d'arte che pertanto sono proseguite secondo il crono-programma in precedenza definito.

Allo stato attuale le attività di cantiere risultano procedere regolarmente in tutte le aree lungo linea già consegnate all'Impresa, a parte le criticità segnalate nell'ultimo tratto del tracciato per le persistenti resistenze dell'Amministrazione Comunale di Riccione.

Alla fine del mese di aprile, con l'emissione degli atti sopra richiamati, sono stati riavviati i lavori lungo il viale Portovenere ed aperti i cantieri lungo il viale Rimini fino alla zona Porto ove sono stati avviati i lavori di abbattimento del verde in fregio alla linea ferroviaria, l'esecuzione delle opere di spostamento dei sottoservizi e l'esecuzione delle attività di bonifica bellica e del sottopasso La Spezia.

Per il completamento del cantieramento del tracciato residuano ancora il tratto ricadente in viale delle Magnolie fra il viale Ceccarini e la Stazione Ferroviaria (circa 100 metri) nonché le attività relative alle opere d'arte nella parte terminale (ponte sul Rio Melo e sottopassi Puccini, Savignano, Bellini e Ceccarini) il cui avvio è previsto dopo la stagione estiva 2015.

#### **H) Ricadute economiche degli atti ostativi del Comune di Riccione**

Per effetto delle interruzioni e ritardi nei lavori verificatesi, con particolare intensità, dai mesi di



giugno-luglio 2014 in poi, l'impresa ha iscritto riserve per i danni causati comportanti calo di produttività per interruzione dei cantieri.

A settembre 2014 il comune di Riccione, a fronte delle nuove richieste di Agenzia dell'emanazione delle dovute ordinanze di regolazione del traffico necessarie per la ripresa dei lavori, ha dapprima richiesto ulteriore differimento al 1° ottobre (lett. prot. AM 5157 del 27/08/2014) e poi, con deliberazione di consiglio n° 40 del 28/08/2014 ha confermato che sarebbe stato consentito il cantieramento a decorrere dalla prima settimana di ottobre.

Confidando su tali atti formali Agenzia ha ritenuto quanto mai opportuno definire da subito l'entità del danno cagionato dalle precedenti interruzioni dei lavori onde non trascinare oltremodo un insoluto contenzioso con l'impresa esecutrice sussistendo, allo stato, la fondatezza delle motivazioni delle pretese e tutte le condizioni per quantificarne l'entità.

Ciò avrebbe consentito di ripartire con le lavorazioni scevri di ogni gravame di alea economica, con la definizione del nuovo termine di ultimazione lavori (che necessariamente ha visto uno slittamento in avanti) e con una aggiornata ri-programmazione dei lavori.

E' stato pertanto redatto un atto transattivo nel quale sono stati definiti:

- l'importo di 635.000 € per danni materiali da interruzione dei cantieri
- il nuovo termine di ultimazione lavori al 03/08/2016 (rispetto a quello contrattuale previgente del 04/08/2015) con rinuncia dell'impresa ad ogni ulteriore pretesa risarcitoria in relazione agli accadimenti di cui sopra.

Ad ulteriore conferma e garanzia, in data 19 novembre si è avuta anche la sottoscrizione di un verbale congiunto tra Agenzia e il Comando Polizia Municipale di Riccione di impegno al rilascio delle richieste ordinanze con cadenzamento coerente con la riveduta programmazione lavori.

Al comune di Riccione si è data ripetuta comunicazione del necessario addebito dei danni sopradefiniti in data 05/02/2015 e in data 14/04/2015.

Il successivo svolgimento dei fatti non è però stato coerente con gli impegni assunti in quanto già la prima ordinanza n.589, pur rilasciata in data 01/12/2014 è stata successivamente revocata con ordinanza n. 606 in data 10/12/2014 (con motivazioni che si riveleranno poi pretestuose e infondate) impedendo il concordato avvio delle lavorazioni.

Nonostante gli impegni dichiarati in Comitato di Coordinamento del 15 dicembre 2014 dal Sindaco di Riccione le ordinanze non sono state rilasciate neppure nel prosieguo e addirittura nel gennaio 2015 (come già si è anticipato nel paragrafo che precede) e si sono verificati onerosi rallentamenti ed impedimenti ancor oggi persistenti e cagionevoli di ulteriori danni.

Danni economici la cui richiesta è stata formalizzata dall'appaltatore con riserve iscritte in contabilità lavori per un importo attuale di circa 14.000 €/giorno non ancora quantificabili non essendo cessate le situazioni ostative e, dunque, non essendone cessata la causa. Ad oggi, possiamo stimare un ammontare di circa un milione di euro.

Oltre a questi danni economici si deve poi mettere in conto un'inevitabile ulteriore differimento del termine di ultimazione lavori che fa paventare la fondata probabilità di superare il 31 dicembre 2017,

data in cui era stata prevista la messa in esercizio del sistema di trasporto. Il che significherebbe mancata produzione dei ricavi previsti, anch'essa al momento non definibile in quanto ancora persistono motivi di interdizione.

Anche i danni di cui sopra - che saranno successivamente quantificati - dovranno essere addebitati al comune di Riccione che ne è stato causa.

#### **I) Ricadute economiche del fallimento APTS**

Quanto al fallimento APTS possiamo fin d'ora quantificare i danni conseguiti corrispondenti a:

- anticipazione degli Stati avanzamento della fornitura in corso d'opera in relazione all'avanzamento lavori già descritto ai paragrafi precedenti pari ad euro 1.235.000 (dato documentale)
- costi di realizzazione delle banchine già realizzate (4) e della loro riduzione in pristino, materiali stoccati a piè d'opera non più utilizzabili, costi di progettazione civile-impianistica, costi di progettazione del sistema di segnalamento e approntamento primo mezzo, ...., pari a euro 495.000 (dato stimato).

Ad essi si devono poi aggiungere maggiori costi di esecuzione delle opere civili e impiantistiche per la realizzazione delle nuove banchine e il nuovo impianto di trazione e segnalamento.

Infatti la ri-progettazione eseguita nel corso dei primi mesi del 2015 per adeguare la parte superficiale dell'infrastruttura ad un mezzo diverso dal Phileas ha consentito di stimare con buona approssimazione il differenziale di cui sopra ammontante a circa euro 1.300.000.

Per il recupero delle somme sopraesposte si attiverà la necessaria procedura (di insinuazione al passivo e risarcitoria) nei confronti della fallita.

Quanto sopra si riferisce alla parte infrastrutturale oggetto delle opere civili ed impiantistiche in corso.

Quanto ai mezzi - il cui finanziamento statale necessita ancora di pronunciamento CIPE per essere esigibile - la recente proposta dell'ATI, di cui si è detto, consente oggi di stimare un costo complessivo (pur a fronte di un mezzo diverso e di un diverso sistema di guida assistita) inferiore a quello dell'attuale contratto.

Il fallimento della ditta produttrice del mezzo inizialmente prescelto (che ha coinvolto anche i paralleli contratti che APTS - con vario ruolo in diverse configurazioni di associazione di imprese - aveva stipulato a Pescara e a Verona) induce a svolgere, anche in parallelo con queste altre realtà, i dovuti approfondimenti sulla sostituibilità e adeguatezza del mezzo e sistema di guida.

#### **L) Sintesi delle previsioni delle ricadute economiche dei danni provocati (a tutto il 30.06.2015)**

Emerge da quanto sopra (paragrafi H e I) che, pur attivando le doverose azioni di recupero dei danni patiti e patienti in conseguenza dei fatti imprevedibili e imprevisi verificatisi (impedimento alle lavorazioni per ostruzionismo del comune di Riccione e fallimento della ditta produttrice del mezzo prescelto), aumenta proporzionalmente l'esigenza di liquidità/finanziamento per il completamento dell'opera per un importo stimabile ad oggi in circa **euro 4.600.000** in potenziale incremento conseguente al perdurare delle azioni impeditive del comune di Riccione.

<b>FABBISOGNI FINANZIARI CONSEGUENTI AI DANNI (*)</b>	<b>IMPORTI</b>
Rimessa in pristino opere civili e tecnologiche per fallimento APTS	495.000
Maggiori costi di adeguamento opere alla nuova tipologia del materiale rotabile	1.300.000
Fallimento APTS	1.235.130
Comune di Riccione per ritardo esecuzione opere	1.635.000
<b>TOTALE</b>	<b>4.665.130</b>

(\*) Saranno attivate le doverose azioni di recupero dei danni patiti e patendi in conseguenza dei fatti imprevedibili ed imprevisti verificatisi (fallimento della Ditta Produttrice del mezzo prescelto ed impedimento alle lavorazioni per ostruzionismo del comune di Riccione)

#### **M) La situazione finanziaria del TRC**

Per meglio comprendere e contestualizzare l'attuale situazione occorre qui richiamare alcuni significativi precedenti.

Fino alla fine del 2006 gli enti locali avevano coperto le spese di realizzazione del progetto TRC (nelle tre tratte) sulla base di contribuzioni proporzionalmente definite in Comitato di Coordinamento e con lo stesso criterio avevano continuato a corrispondere le somme necessarie fino a tutto il 2010 non essendo stato reso esigibile il finanziamento statale pur approvato con Deliberazione CIPE 93/2006.

##### M 1) Il Quadro Economico presentato nel novembre 2011

Nel 2011, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale MIT e MEF di erogabilità del finanziamento statale – esecutivo dal febbraio di quell'anno -, divenne possibile accedere a tale contribuzione per cui Agenzia fece il punto della situazione finanziaria sottoponendo al Comitato di Coordinamento due aspetti:

- il primo relativo alla definizione di quali spese fino ad allora sostenute fossero riconducibili all'interno del Quadro Economico approvato dal CIPE e, dunque, ammissibili a rimborso pro-quota, e quali no (che definiremo extra CIPE)
- il secondo relativo ad una proposta di implementazione del finanziamento per la realizzazione dell'opera.

Quanto al *primo punto* Agenzia era infatti in grado di adire alla prima richiesta di rimborso statale e, quindi, di ricostruire - anche a ritroso per le annualità precedenti - su quali voci di spesa anticipate era possibile godere del contributo statale.

L'accertamento rilevò che, a tutto il 31.12.2010, le voci di spesa non fruente del contributo statale ammontavano (per la sola prima tratta) a circa euro 3.100.000 già corrisposti dagli enti locali sulla base delle quote di anticipazione delle spese periodicamente definite in Comitato di Coordinamento e

da ultimo stabilite con le seguenti percentuali:

- comune di Rimini 54%
- comune di Riccione 21,60 %
- Agenzia Mobilità 24,40%

Si trattava degli importi relativi a spese continuative e/o aleatorie prevalentemente connesse al contenzioso e/o ai costi di struttura e, dunque, dipendenti anche dalla durata dell'attuazione dell'opera che, come tali, avrebbero continuato ad evolversi in relazione all'andamento dei lavori.

Quanto al secondo punto poiché, a seguito dell'emanazione del citato decreto interministeriale, si era avuta certezza dell'erogazione del contributo statale e si era conseguentemente dato inizio ai lavori, Agenzia aveva anche proposto – a titolo cautelativo, dato il lungo tempo trascorso dall'approvazione del progetto all'inizio materiale dei lavori – di implementare gli impegni finanziari dell'Accordo di Programma 2008 con un Accordo integrativo visto che la Regione era disponibile ad anticipare somme previste nelle tratte di estremità a fronte di un ulteriore impegno finanziario degli enti locali. Ciò al solo fine di prevenire possibili aumenti di spesa che all'epoca potevano ipotizzarsi ma certamente non quantificarsi con certezza.

Va detto infatti che il quadro economico del TRC presenta alcune peculiarità, tra cui anche quella di non riferirsi ad un unico appalto, ma a diversi appalti e/o anche semplici voci di spesa solo stimabili ad inizio opera e da valutarsi poi in corso di esecuzione (ad es. espropri e sottoservizi).

Il Comitato prese atto del primo punto e non assunse decisioni in merito al secondo chiedendo un aggiornamento della situazione a fine 2013.

#### M2) Il Quadro Economico presentato nel gennaio 2014

Nel gennaio 2014 infatti - essendo trascorsi oltre due anni dall'inizio dei lavori ed essendo ad oltre un terzo dell'importo dell'appalto principale eseguito e alla metà i lavori di spostamento dei sottoservizi - è stato possibile meglio quantificare l'andamento degli appalti e delle diverse voci di spesa costituenti il Quadro economico approvato dal CIPE.

E' stato così possibile accertare che le compensazioni delle varie voci di quadro economico CIPE (tra quelle in aumento e quelle in diminuzione) consentivano attendibilmente di confermare gli importi dello stesso, al netto, evidentemente, delle spese di investimento extra CIPE (e cioè quelle non fruente del contributo statale) dipendenti dai fattori di incremento annuale di cui si è detto.

#### M3) Ulteriori sviluppi fino al 31.12.2014

A fine novembre 2014, prima dell'approvazione dell'atto transattivo - di cui si è detto per i già segnalati maggiori costi dovuti all'interruzione forzata dei cantieri -, è stato anche approvata una variante in diminuzione di importo pari a euro 635.000.

Con ciò ripristinando addirittura l'equivalenza finanziaria delle risorse necessarie.

Dunque a novembre 2014, per effetto dell'atto transattivo e della variante in diminuzione, si poteva confermare la fattibilità dell'opera alle condizioni di costo stimate nella progettazione definitiva (pur essendo questa risalente al 2004/2005) e approvate in delibera CIPE nel 2006 oltre alle sole spese extra CIPE.

Queste – come si è detto – erano già state quantificate ammontanti a euro 3.100.000 circa a tutto il 2010 e successivamente aggiornate anno per anno in relazione all'effettivo consuntivo.

Al 31.12.2014 ammontano a euro 5.700.000

#### *M4) Aggiornamento al 30.06.2015*

Dei successivi eventi (dopo il novembre 2014) intervenuti ad alterare tale equilibrio (rallentamento lavori e fallimento APTS) si è detto dianzi.

In occasione del bilancio consuntivo 2014 si è pertanto aggiornata fino al 30 giugno 2015 la situazione che viene di seguito esposta:

- Quanto alle **opere civili ed impiantistiche** (quelle di cui è attualmente esigibile il finanziamento statale) si può ancor oggi confermare il dato esposto nel gennaio 2014 al Comitato di Coordinamento, ovvero che, se non fossero intervenuti gli eventi perniciosi della seconda metà del 2014, l'andamento delle voci di spesa del Quadro Economico CIPE sarebbero ancora contenute nella quantificazione dello stesso;

- Per quanto riguarda il **materiale rotabile** (di cui è fin d'ora disponibile il contributo regionale di circa euro 2.700.000 e residua quello previsto statale di circa euro 10.454.000 per un totale di euro 13.154.000) la proposta di sostituzione dell'ATI di cui si è detto dianzi comporterebbe un importo (per ora solo proposto unilateralmente dall'ATI) che va da euro 10.255.000 a euro 13.855.000 a seconda che si valuti il solo acquisto dei mezzi, la predisposizione del sistema di guida ottica o il completamento del sistema di guida su tutta la flotta di 1 + 8 mezzi.

Dunque la sufficienza del finanziamento attuale dipenderà dalle scelte finali;

- le **spese extra CIPE** seguono un incremento annuale dipendente da fatti anche contingenti comunque stimabili (in base allo storico dall'inizio materiale dei cantieri) in circa euro 650.000 /anno.

Al netto dei fenomeni di cui si è ampiamente detto (i danni cagionati), l'opera sarebbe ancora contenuta nelle note previsioni originarie.

#### **N) Previsione di costo dell'investimento TRC fino a completamento dell'opera (1<sup>a</sup> tratta)**

Allo stato attuale possiamo prevedere l'ultimazione lavori differita al 2017 e conseguentemente aggiornare a quella data la spesa complessiva presumibile rimodulando anche i costi extra CIPE che, come detto, dipendono dalla durata dei lavori.

In tale ottica i costi dell'opera (1<sup>a</sup> tratta) a fine 2017 vanno così aggiornati:

**Quadro economico CIPE per opere civili ed impiantistiche: euro 81.500.000 (\*)**

**Spese extra Q.E. CIPE: euro 7.700.000** (euro 5.700.000 al 31.12.2014 + euro 2.000.000 per ulteriori 3 annualità)

**Maggiori costi per adeguamento infrastruttura alla nuova tipologia del materiale rotabile: euro 1.300.000**

**Costi per danni:**

- da interruzioni di cantiere fino al novembre 2014: **euro 635.000**
- da interruzioni di cantiere nel 2015 : **euro 1.000.000** (dato stimato al 6/2015)
- da fallimento APTS: euro **1.730.000** (di cui euro 1.235.000 già corrisposti ed euro 495.000 stimati).

Ne risulta il prospetto (all. A) degli importi erogati al 31.12.2014 e stimati da erogare per il completamento dell'opera, al netto del materiale rotabile, complessivo dei danni fin qui noti.

A ciò aggiungasi:

**Materiale rotabile:** sussistono al momento 3 proposte da valutare

- euro 10.255.000 per sola fornitura mezzi
- euro 10.615.000 per la fornitura mezzi con predisposizione sistema di guida ottica
- euro 13.855.000 per la fornitura mezzi con montaggio sistema guida ottica

la cui scelta è rinviata al Comitato di Coordinamento.

(\*) Va rammentato che tra le fonti finanziarie del Q.E. CIPE mancano euro 1.920.000 che avrebbero dovuto far carico alla contribuzione statale,ciò in base all'Accordo Procedimentale 2003 sottoscritto con il Ministro delle Infrastrutture che prevede il contributo statale pari al 60% dell'importo di Q.E..

#### **O) Le spese extra CIPE**

Come si è già detto, a decorrere dal 1995 - anno in cui fu deciso di progettare la tratta centrale TRC (a cui successivamente si sono aggiunte le tratte di estremità) e di concorrere all'ammissione al contributo statale - e fino a tutto il 2010 gli enti locali sottoscrittori degli Accordi di Programma (diversamente aggiornati nel tempo) hanno corrisposto le spese necessarie all'approntamento delle progettazioni e delle altre attività tecnico-amministrative connesse in quote percentuali periodicamente definite in Comitato di Coordinamento, rimborsandole ad Agenzia che le anticipava in qualità di stazione appaltante come individuata dall'Accordo di Programma.

Agenzia partecipava anch'essa al pagamento di dette spese quale soggetto co-finanziatore.

Dette spese erano anticipazioni sull'investimento in attesa dell'auspicato ed eventuale contributo statale. E tali sono rimaste integralmente (anticipazioni) anche a tutt'oggi per le tratte di estremità (2<sup>a</sup> tratta Rimini FS-Fiera e 3<sup>a</sup> tratta Riccione FS-Cattolica) per le quali non sussiste approvazione CIPE né tantomeno, allo stato degli atti, contributo statale.

Per quanto riguarda la 1<sup>a</sup> tratta, parte di queste anticipazioni sono state ammesse a rimborso ministeriale in quanto riconosciute e ricomprese nel quadro economico CIPE, altre no e rimangono dunque spese di investimento non fruente di contribuzione statale (spese extra CIPE) che sono comunque dovute in quanto necessarie alla realizzazione dell'opera congiuntamente voluta.

Agenzia, nella sua veste di stazione appaltante, ne anticipa il pagamento e ne chiede il rimborso in base alle percentuali definite congiuntamente dai membri dell'Accordo di Programma.

L'andamento di queste spese è stato quantificato al 31.12.2010 e progressivamente evoluto di anno in anno in relazione alle reali esigenze.

Tali spese sono state periodicamente rendicontate ai comuni di Rimini e Riccione, anche se ancora non per intero. L'andamento medio annuo di tali spese si attesta intorno ai euro 650.000/700.000 e su tale base è possibile fare una proiezione di esigenze finanziarie fino a conclusione lavori.

#### **P) Il ruolo di AM come soggetto co-finanziatore**

Dalla data in cui Agenzia fu individuata come soggetto co-finanziatore (oltre che stazione appaltante) ad oggi si sono verificate sostanziali trasformazioni che ne hanno profondamente alterato la configurazione giuridica e la struttura economica.

Il che merita una riflessione.

All'epoca Agenzia si chiamava TRAM, ed era un'Azienda Consorziale incaricata della programmazione e della gestione del TPL ed altri servizi per conto degli EE.LL. (quali i servizi di sosta nei comuni di Rimini, Bellaria Igea Marina, Santarcangelo di Romagna) con circa 400 dipendenti e risorse finanziarie cospicue conseguenti sia alla gestione del TPL sia a rimborsi statali.

Nel 2000-2001 è divenuta Tram Agenzia, ha perduto l'attività di gestione TPL e ha mantenuto la programmazione in regime di gross-cost, riducendosi a circa 40 dipendenti e fruendo però ancora di attività collaterali quali: la gestione parcheggi in alcuni comuni, il servizio di riscossione tributi presso i comuni di Bellaria Igea Marina, Santarcangelo e Savignano sul Rubicone, la programmazione dei servizi scolastici, la gestione dei servizi connessi con l'elevazione delle sanzioni da Codice della Strada, ecc... Attività queste che, nel corso degli anni, sono venute tutte a cessare.

Nel 2009 AM ha perduto la gestione gross-cost passando a net-cost e, dunque, non ha più avuto la liquidità dovuta all'introito della bigliettazione.

Da ultimo, nel 2012 ha perduto la gestione parcheggi per conto del Comune di Rimini, perdendo così ogni entrata propria.

L'attuale trasformazione in società consortile a r.l. è preordinata alla scissione del ramo d'azienda TPL per cui Agenzia diventerà a breve solamente società degli asset.

Per contro è ancora, in virtù dell'Accordo di Programma del TRC, soggetto attuatore e titolare dello

sfruttamento dell'infrastruttura per un trentennio dalla sua ultimazione.

Ciò però, in un quadro giuridico ed economico-finanziario fortemente diverso da quello originario in base al quale era stato assunto da Agenzia – oltre a quello di soggetto aggiudicatario/stazione appaltante - il ruolo di soggetto co-finanziatore del TRC visto che, attualmente, non gode di entrate autonome se non quelle derivanti dalla contribuzione degli enti soci.

Il che pone il problema della costante ricerca di disponibilità di liquidità fino, almeno, alla messa in esercizio del sistema e comporta l'indifferibile esigenza del ricorso al credito per far fronte alle esigenze di finanziamento sia proprio che di quello di anticipazione delle quote di contributo di competenza di altri soggetti, se non disponibili.



ALLEGATO A - PROSPETTO FONTI FINANZIARIE RELATIVE ALLE OPERE CIVILI ED IMPIANTISTICHE DELLA TRATTA DEL TRC RIMINI FS - RICCIONE FS (non sono comprese le erogazioni relative al materiale rotabile)		
	Erogati al 31/12/2014	Da erogarsi
		Dato stimato relativo alla copertura dei costi di investimento dell'opera nell'ipotesi sia ultimata nel 2017
<b>Stato</b>	<b>18.338.530</b>	<b>24.518.331</b>
Carenza del finanziamento statale all'interno della Delibera CIPE (*)		1.920.655
<b>Regione Emilia Romagna</b>		<b>7.746.850</b>
<b>Comune di Rimini (***)</b>	<b>15.280.594</b>	<b>4.664.312</b>
di cui		
QE CIPE-opere	13.405.071	2.291.882
Investimento extra QE-CIPE (**)	1.875.523	2.353.644
<b>Comune di Riccione (***)</b>	<b>6.158.183</b>	<b>1.812.395</b>
di cui		
QE CIPE-opere	5.185.995	1.092.786
Investimento extra QE-CIPE (**)	972.188	719.609
<b>TOTALE</b>	<b>39.777.307</b>	<b>40.662.543</b>
(*) Tra le fonti finanziarie del Q.E. CIPE mancano 1.920.000 € che avrebbero dovuto far carico alla contribuzione statale in base all'Accordo Procedimentale 2003 sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture che prevede il contributo statale pari al 50%		
(**) Costi ripartiti in base alle aliquote stabilite nei vari periodi dal Comitato di Coordinamento e da ultimo Rimini (53,89%) - Riccione (21,60%) - Agenzia Mobilità 24,41%		
(***) I Comuni di Rimini e di Riccione hanno inoltre corrisposto al 31.12.2014 rispettivamente € 416.361 ed € 120.604 relativamente alle tratte di estremità sulla base delle aliquote di cui alla nota (**) per una contribuzione totale sull'intera opera pari a € 15.696.955 (Rimini) ed € 6.278.787 (Riccione)		
NOTA: L'impegno finanziario di AM sulla prima tratta (fino a completamento dell'opera - 2017) ammonta complessivamente a circa 8,9 M€ di cui 7,098 M€ da QE CIPE e 1,792 M€ per spese di investimento extra QE CIPE.		

#### 4. GESTIONE ASSET DEL TPL E DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

##### Impianti fissi per il trasporto pubblico

Gli uffici dedicati alle attività tecniche di Agenzia Mobilità hanno proseguito nel corso del 2014 le attività di pianificazione, progettazione e gestione del patrimonio, delle proprietà aziendali, delle infrastrutture e dei beni funzionali 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, non ha presentato elementi di novità nel corso del 2014, in attesa che vengano elaborati e programmati gli scenari futuri di tipo organizzativo e funzionale.

Le programmate operazioni di modifica della compagine societaria con la trasformazione dell'azienda in società consortile a responsabilità limitata e la successiva scissione in due parti richiederà una profonda ristrutturazione e riorganizzazione delle attività.

La scissione del ramo T.P.L. con la successiva incorporazione nella costituenda Agenzia Unica della Romagna (formata con gli omologhi settori del bacino di Forlì-Cesena e Ravenna) non riguarderà i beni societari e funzionali all'esercizio del Trasporto, gli impianti fissi, la rete delle fermate del servizio che è previsto rimangano in capo all'altra porzione aziendale (Patrimonio e Mobilità del bacino di Rimini) insieme all'attività di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero.

Questa situazione, per quanto attiene agli impianti fissi per il trasporto pubblico e le relative attività tecniche, richiederà, da un lato un'attenta definizione dei rapporti e delle competenze fra le due aziende che si andranno a costituire, - con speculare analisi delle ripercussioni di queste mutazioni nel rapporto (regolato dal contratto di servizio) fra l'Agenzia Unica della Romagna ed il gestore del servizio START Romagna - e, dall'altro, l'individuazione delle competenze e del personale ad esse dedicato con la relativa ripartizione fra le attività connesse alla pianificazione, programmazione, progettazione e controllo del servizio di trasporto pubblico e quelle afferente alla gestione e manutenzione della rete del trasporto pubblico locale, degli impianti fissi e degli altri beni funzionali all'esecuzione del servizio.

Per quanto riguarda il capitolo investimenti relativi agli impianti fissi in proprietà, risulta indispensabile, in vista della stipula del nuovo Accordo di Programma per la mobilità ed i servizi minimi auto-filoviari per il triennio 2016 - 2018 la previsione di capitoli con risorse destinante alla manutenzione straordinaria, l'adeguamento e la ristrutturazione dei beni funzionali all'esercizio e dell'impianto filoviario.

La carenza di risorse economiche risulta essere elemento di preoccupazione in quanto non è possibile pianificare in maniera funzionale l'attività di manutenzione preventiva e di ristrutturazione degli impianti legati al servizio di trasporto pubblico locale; questa situazione è tanto più preoccupante perché riguarda infrastrutture in esercizio da lungo tempo e soggette pertanto ad ovvii fenomeni di degrado ed inefficienza accompagnate dalla mutazione del quadro tecnico normativo.

In queste condizioni le uniche attività che vengono poste in essere risultano essere di

manutenzione riparativa e correttiva, attivata al momento dell'emergere della necessità (in caso di rottura, perdita completa di efficienza, inadeguatezza normativa); evidentemente tali azioni, legate a situazioni contingenti ed imprevedibili non risultano rispondere a criteri di razionalità e congruità nella gestione patrimoniale.

Questa evenienza dettata dalla situazione economica e finanziaria generale e dai vincoli imposti dalle Amministrazioni, vanifica l'impegno degli uffici interni di Agenzia Mobilità, che hanno pianificato e redatto programmi e progetti al fine di dare risposte alle necessità operative e funzionali degli impianti e delle proprietà aziendali.

Tali temi interessano anche aspetti di natura economica e finanziaria in quanto aventi stretta correlazione con la valorizzazione del patrimonio aziendale e con l'ottimizzazione gestionale degli impianti.

Risulterà pertanto indispensabile, in sede di rinnovo del contratto di servizio con il gestore Start Romagna S.p.A. e di stipula del nuovo Accordo di Programma per la Mobilità ed i servizi minimi per il prossimo triennio prevedere le misure necessarie al fine di potere risolvere le problematiche relative ai beni funzionali in 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:

- il rifacimento di parti dell'impianto di distribuzione dell'aria compressa nel piazzale con 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 e di ripristini di pavimentazione del padiglione rifornimento e lavaggio;
- il rifacimento della condotta di allacciamento dell'acqua in ingresso ed a servizio del deposito, il padiglione rifornimento e lavaggio;
- il rifacimento dell'impianto a pannelli solari a servizio del sistema di riscaldamento dell'acqua sanitaria a servizio dell'officina e dei locali spogliatoi.

**B) Fermate della rete del Trasporto Pubblico Locale**

Nel corso dell'anno sono state completate le attività per il rinnovo della segnaletica di fermata delle paline della rete extraurbana nel territorio dei comuni del forese percorsi dalle linee extraurbane del bacino provinciale attraverso la posa in opera del modello di palina semplificata, di dimensioni adeguate 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.

L'intervento, affidato mediante procedura aperta alla ditta Emmea Trade & Service di Forlimpopoli, ha interessato circa 1.400 siti di fermata comprensivi sia delle fermate urbane dei comuni dell'entroterra sia di tutte le fermate esistenti in ambito extraurbano.

Il completamento dell'intervento, eseguito su due lotti di appalto, è avvenuto nel mese di maggio e con esso si è giunti al termine dell'intero percorso di rinnovo e messa a norma della segnaletica di fermata della rete di esercizio del bacino di competenza di Agenzia Mobilità.

Inoltre si segnala che su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Rimini si è proceduto nel corso dell'estate a completare il riordino e la messa a norma dei siti di fermata delle linee a lunga percorrenza e delle linee stagionale e turistiche, con lo smantellamento delle paline di fermata dei singoli gestori e la loro sostituzione con il modello di palina urbana di Agenzia Mobilità in un'ottica di riordino e di miglioramento del decoro degli ambiti di attesa.

Analogo intervento dovrà essere eseguito per gli altri comuni interessati da questa tipologia di servizio (comuni costieri del Consorzio).

#### **C) Manufatti di attesa ad arredo delle fermate del Trasporto Pubblico Locale**

Nel corso del 2014, si è proceduto all'ordinaria attività 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 anche seguendo i processi di interventi e di modifica dell'assetto della viabilità e delle linee del trasporto pubblico locale.

Nel dettaglio gli interventi di maggiore rilevanza hanno riguardato la modifica dei percorsi e dell'organizzazione del servizio nella zone adiacenti al Centro Storico di Rimini legati allo spostamento dell'area mercatale e al progetto di riqualificazione urbana denominato "anello delle nuove piazze" nonché della serie di interventi di fluidificazione del traffico lungo l'asse mediano principale della città denominato "fila dritto".

Nel corso dell'anno sono stati messi a punto gli atti di natura tecnica ed amministrativa necessari all'indizione della nuova gara per l'affidamento dello sfruttamento della pubblicità su manufatti di attesa a fronte di un canone economico, della manutenzione ordinaria e straordinaria degli stessi e dell'implementazione degli arredi di fermata. La durata del servizio in via di affidamento è stata fissata in 10 anni rinnovabili per un uguale periodo a discrezione della Stazione Appaltante. La gara, con il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa, è stata poi esperita nei primi mesi dell'anno 2015 ed ad oggi è in corso la conclusione dell'iter di valutazione delle offerte pervenute e di aggiudicazione al maggior offerente.

#### **D) Impianto filoviario Rimini – Riccione**

Nel corso del 2014 l'attività manutentiva si è svolta secondo le seguenti attività:

- ripristino strutturale di alcune strutture di sostegno in c.a.c. il cui copriferro risultava ammalorato ed era interessato da fenomeni di distacco delle porzioni superficiali;
- la sostituzione operata dal Gestore Start Romagna S.p.A. di porzioni di linea di contatto il cui stato di usura risultava essere sceso al di sotto dello standard previsto normativamente e contrattualmente;
- la sostituzione progressiva degli scaricatori in linea a bassa efficienza ed a rischio rottura;

Inoltre a seguito dell'esecuzione degli interventi di fluidificazione del traffico lungo l'asse mediano del comune di Rimini denominato "fila dritto" è stato necessario programmare e pianificare gli interventi di modifica necessari a rendere compatibile l'impianto filoviario con la

nuova organizzazione della sede stradale.

Nello specifico è stato necessario programmare e pianificare la modifica dell'impianto conseguente all'inserimento di una rotonda stradale all'intersezione della via Roma con la via Dante ed all'intersezione del P.le Cesare Battisti con la via Giovanni XXIII. Il primo intervento ha richiesto inoltre la modifica del marciapiede di attesa della fermata A della Stazione FS.

Infine si segnala - nell'ambito del progetto di realizzazione delle vasche di laminazione "Ausa" e condotte sottomarine contenuto all'interno del piano di salvaguardia della balneazione ottimizzato - la necessità di programmare la modifica dell'impianto lungo il viale Vespucci all'altezza del piazzale Kennedy.

#### **E) 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 2014 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 operativo si è proceduto nel corso dell'anno alla sostituzione degli arredi e della segnaletica relativa ai varchi di accesso dei 6 punti di controllo del sistema oltre al rinnovo integrale degli standard di segnalazione posizionati sulle strutture di sostegno.

Nel corso dei primi mesi dell'anno, prima dell'approvazione del bilancio, è stata avviata la pianificazione del rifacimento del varco di via Quintino Sella che verrà interessato da un intervento di riqualificazione ed arredo urbano nell'ambito del progetto "nuove piazze del centro storico" in comune di Rimini.

Si segnala come il 2014 risulta essere il penultimo anno di affidamento del servizio decennale regolato dalla convenzione fra comune di Rimini ed Agenzia Mobilità e che il termine del rapporto contrattuale coincide (e sarà correlato) con la vita utile del sistema e delle apparecchiature hardware e software installate nel 2005 che già nell'ultimo anno di esercizio hanno manifestato segnali di usura e diminuzione qualitativa della funzionalità; sintomo questo inequivocabile che gli impianti sono giunti alla fase terminale di efficienza.

Risulterà necessario quindi in ogni caso programmare la revisione ed il rinnovo degli apparati anche in considerazione della vetustà tecnologica delle apparecchiature che dovrà essere valutata per tempo dal Comune di Rimini in previsione della scadenza della convenzione (gennaio 2016) al fine di assumere le appropriate determinazioni.

#### **F) Pianificazione attività di manutenzione straordinaria sui beni funzionali all'esercizio**

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 redatta nell'agosto 2009 e relativa alla verifica dello stato e degli interventi necessari al mantenimento dei beni funzionali al trasporto pubblico locale affidati con contratto di servizio. Nel corso dell'anno il Gestore del Servizio ha reiterato ed integrato le segnalazioni contenute nella relazione sopra richiamata sottolineando l'indifferibilità dell'avvio del percorso tecnico di risoluzione delle problematiche.

Nel dettaglio gli interventi relativi previsti per il complesso immobiliare sito in viale C.A. Dalla Chiesa risultano essere i seguenti:

- 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;
- intervento di modifica dei camini dei forni del reparto carrozzeria con l'eventuale 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 camera a "doppia parete" con eventuale vetrificazione di cisterne dismesse o da dismettere;
- interventi di scarifica e rifacimento degli strati superficiali (a partire dal binder e fino all'usura) di porzioni del piazzale del deposito di viale C.A. Dalla Chiesa con annessi la sistemazione ed il riposizionamento dei chiusini e dei pozzetti di ispezione degli impianti;
- la sostituzione degli ultimi tre portoni ad impacchettamento rapido di accesso ai padiglioni carrozzeria dell'officina (lato sud dell'officina);
- la sostituzione del collettore e delle pompe di erogazione del gasolio con installazione di saracinesche servoassistite e di sistemi di automazione dell'erogazione del gasolio;
- la sostituzione di una delle due linee di lavaggio e revisione della seconda linea all'interno del padiglione RPL;
- rifacimento e messa a norma dei servizi igienici dell'officina (bagni e docce) e dei locali destinati al personale.

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.

#### **G) Complesso immobiliare di via Coletti (uffici, deposito, officina, lavaggio)**

In un'ottica di valorizzazione del patrimonio immobiliare aziendale e di reperimento di risorse economiche anche al fine di integrare il finanziamento per l'investimento infrastrutturale del TRC, già dal 2010 Agenzia ha presentato due richieste di costruire su lotti edificabili di proprietà esterni alle aree a destinazione servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'ex deposito ATR di via Coletti.

Il comune di Rimini ha però opposto diniego alla richiesta (formulata in duplice alternativa) di applicazione del provvedimento normativo cosiddetto "piano casa" in un lotto del foglio 59

mappale 651 - atliguo al deposito di via Coletti - ove era intendimento dell'azienda trasferire le volumetrie di proprietà di Agenzia Mobilità soggette a demolizione per esigenze di interesse pubblico legate alla realizzazione del TRC ed ad esse applicare i benefici previsti dalla legge. A seguito di tale diniego Agenzia Mobilità ha ricorso al TAR; ricorso ancor oggi pendente.

Per quanto attiene invece alla richiesta di permesso di costruire relativo alla porzione edificabile del foglio 59 mappale 651, è stato rilasciato il permesso di costruire (n.2319/10) per la realizzazione di un fabbricato ad uso residenziale e commerciale di cui si è data denuncia di inizio lavori e si è ottenuta l'autorizzazione sismica ai sensi del D.M. 14.01.2008 e dell'art. 12 comma 6 della L.R. 19/2008 con determinazione n.13630.

Le materiali operazioni di costruzione sono però attualmente sospese, ma poiché, per effetto dell'articolo 55 della legge regionale n.15/2013, il permesso di costruire è ancora vigente (e lo rimarrà fino al 18 gennaio 2017), occorrerà assumere decisione circa la prosecuzione dei lavori o l'eventuale alienazione del bene.

## 5. 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 corpus, 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.

## 6. INFORMAZIONI CIRCA IL PERSONALE (Applicazione D. Lgs 81/2008)

Nel corso del 2014 è proseguita l'attività di sorveglianza e di verifica del sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori ai sensi di quanto disposto all'interno del D.Lgs. n.81 del 09.04.2008 sotto il coordinamento del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione incaricato Dott. Marco Valeri.

Nel dettaglio si è operato secondo le scadenze normative e le indicazioni disposte dal Decreto Legislativo andando a sorvegliare e verificare il mantenimento dei livelli di idoneità e di conformità dei locali e degli impianti a servizio dei luoghi di lavoro, dei dispositivi e delle misure di prevenzione e protezione.

È stato inoltre effettuato il monitoraggio normativamente richiesto per la valutazione dell'esposizione dei lavoratori al rumore, alle vibrazioni, ai campi elettromagnetici, al rischio chimico, al rischio collegato allo stress – lavoro correlato ed alle radiazioni sia per la sede di viale Carlo Alberto Dalla Chiesa, 38/40 sia per quella situata in via Dario Campana, 67.

Si conferma la verifica attraverso il controllo documentale e tecnico, dell'idoneità di tutti gli ambienti di lavoro, della loro agibilità e della rispondenza degli stessi alle destinazioni d'uso.

Si è proceduto alla verifica quinquennale degli impianti a messa a terra delle sede aziendali

destinate ad ufficio giunte nel corso dell'anno a scadenza.

Inoltre nel corso dell'anno il Professionista incaricato quale RSPP ha eseguito la revisione/aggiornamento dei seguenti documenti (fra parentesi i riferimenti al Testo Unico per la Sicurezza):

- documento di valutazione dell'esposizione dei lavoratori al rischio vibrazioni (ex titolo VIII – capo I e III);
- documento di valutazione dell'esposizione dei lavoratori al rischio rumore e selezione dei DPI per l'udito (ex titolo VIII capo I e II)
- valutazione del rischio chimico (ex titolo IX capo I);

E' stata inoltre programmata per i primi mesi del 2015 la revisione/aggiornamento di documenti dei seguenti documenti giunti alla scadenza della loro validità:

- valutazione dei rischi collegati allo stress – lavoro collegato (ex art. 28 comma 1);

Nel corso dell'anno è proseguita l'attività di formazione dei lavoratori attraverso la riunione annuale con il personale, l'esecuzione delle prove di evacuazione in caso di emergenza previste normativamente per entrambi le sedi e la sorveglianza sanitaria su tutto il personale dipendente eseguita dal Dott. Marcello Mancini incaricato in qualità di "Medico Competente".

Inoltre sono stati tenuti corsi di formazione che hanno interessato il nucleo di emergenza, sia come aggiornamento di personale già formato che per quello di nuova nomina attraverso la tenuta di un corso di aggiornamento per le misure antincendio per attività aventi rischio medio.

Come previsto normativamente sono state eseguite le riunioni periodiche fra tutti i soggetti coinvolti nella gestione delle tematiche in ambito di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro aziendali (RSPP, Medico Competente, Datore di Lavoro e RLS).

Durante la riunione annuale è stata dedicata particolare attenzione ai rischi di cui all'allegato XXXIV – uso dei videotermini e allegato XXXIII – movimentazione manuale dei carichi nonché alla programmazione dell'attività di revisione dei documenti relativi ai rischi collegati allo stress – lavoro collegato che è stata avviata nel corso dei primi mesi del 2015 mentre per quanto riguarda l'attività del personale dedicato ai servizi di manutenzione ed al personale tecnico dedicato alle attività di Assistenza alla Direzione Lavori ed al Coordinamento per la Sicurezza in fase di esecuzione del Trasporto Rapido Costiero si è provveduto a porre rilievo anche alle tematiche trattate negli specifici documenti di valutazione del rischio rumore e rischio vibrazioni (allegato XXXV) – rischio chimico (ex titolo IX) e ad a formare ed informare tale personale alla gestione ed all'utilizzo dei necessari Dispositivi di Protezione Individuale.

Nel corso dell'anno appena trascorso si è registrato 1 unico infortunio sul lavoro (tamponamento stradale in itinere durante una uscita di servizio) confermando l'andamento storico aziendale in cui gli sporadici eventi risultano non correlabili con le mansioni e le attività specifiche svolte dai lavoratori né con le caratteristiche e le funzionalità dei luoghi di lavoro.

E' stata completata prima della chiusura del bilancio 2014 l'attività formativa specifica (di durata 16 ore) richiesta dall'accordo ex punto 6 dell'allegato A) del 21.12.2011 definito in sede di Conferenza Permanente Stato – Regione in tema di obblighi formativi di cui all'art. 37 comma 7 del D.Lgs. 81/2008.



## 7. SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Nel corso del 2014 i principali impieghi finanziari hanno riguardato principalmente l'investimento nell'immobilizzazione tecnica TRC (Trasporto Rapido di Costa) che con l'apertura e l'intensificazione dei cantieri ha assorbito circa 11 milioni di euro.

Agenzia non ha debiti bancari ed ha provveduto pertanto a finanziarsi con proprie risorse cercando di ottimizzare al meglio la gestione di tesoreria, accelerando e cadenzando sistematicamente le richieste di rimborso al Ministero sui fondi destinati al TRC (per parte in erogazione diretta), attivando procedure di costante addebito e recupero crediti verso Enti Soci per i contributi consortili dovuti.

Le principali fonti finanziarie sono state:

- \_ i contributi regionali per il TPL
- \_ il contributo dello Stato per il TRC
- \_ i contributi degli Enti Soci per il TPL e funzionamento di Agenzia

Per quanto riguarda il contributo dallo Stato è disponibile il finanziamento concesso dal Cassa Depositi e Prestiti per euro 27.844.861. (garantito dallo Stato) di cui la prima tranche è stata riscossa solo nel novembre 2014 e la seconda se pur richiesta nel dicembre 2014 è stata incassata solo il 15.06.15. Purtroppo, per le note vicende in cui è incorso il Ministero di competenza, si è passati da circa due mesi di tempo necessari per l'erogazione del mutuo (dalla data della richiesta) ai sei mesi già trascorsi per la seconda tranche di incasso.

Tale fonte di finanziamento, oltre a finanziare solo la quota parte di competenza dello Stato (circa 55 %), si presenta piuttosto rigida nell'utilizzo a causa dei tempi nel controllo ed evasione delle pratiche, propedeutiche all'erogazione di CDP, da parte del Ministero.

Pertanto si è proceduto ad individuare e ricercare le opportune fonti di finanziamento che permettano ad Agenzia di rispettare, come fatto finora, gli impegni verso i fornitori.

Nel marzo 2015 si è proceduto con l'avvio di un sondaggio ad un Gruppo di 12 primari Istituti di Credito per verificare l'interesse a finanziare con mutuo ipotecario a 15 anni la quota di competenza di Agenzia per il TRC (euro 7.000.000) e le risposte degli Istituti sono state di interesse a partecipare alla procedura formale competitiva che verrà attivata a partire dai prossimi giorni.

## 8. FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO A TUTT'OGGI E PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel corso del 2014 è proseguito il processo di accorpamento delle agenzie Romagnole della mobilità come da indicazioni regionali e con il supporto, mediante affidamento congiunto di incarico da parte delle tre agenzie, della Ferretti Consulting di Cesena che ha supportato Agenzia anche per quanto riguarda gli scenari post scissione.

L'Assemblea dei Soci del 12.5.15, con decorrenza 1.6.15, ha deliberato la trasformazione di Agenzia in srl consortile passaggio propedeutico alla successiva scissione del ramo Gestione TPL ed aggregazione delle tre Agenzie.

In merito alle questioni relative ai rapporti con ATG-START nel corso del 2014 essendo stata

recuperata liquidità attraverso il recupero dei crediti vs Enti Soci si è proceduto ad estinguere parte di debiti meno recenti con ATG anche se la situazione rimane "incagliata" a causa del continuo rinvio della definizione dell'atto transattivo, per mancanza di accordo, riguardante tutta la questione in contenzioso. I temi oggetto della contestazione sono rappresentati da varie questioni aperte e divergenti che devono assolutamente, a breve, trovare la propria definizione e conclusione anche per poter procedere con la scissione del ramo d'azienda TPL.

Per quanto riguarda la descrizione dei fatti di rilievo relativi alla realizzazione del TRC, si rinvia a quanto già illustrato nella parte di Relazione ad esso dedicata.

L'attuale stato di avanzamento lavori è analiticamente rappresentato nel prospetto che segue..

STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI AL 30/06/2015						
ATTIVITA'	UBICAZIONE	PK	lunghezza tratta	Elenco delle lavorazioni	lavori in corso	
					ml	%
<b>I TRONCO</b>						
A1_I	Rimini FS-Parco Ausa	0-435	435	Sono stati realizzati i muri in linea del tracciato, posata la fondazione stradale, i cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche. Completata la sottostazione elettrica RN 01. E' stata realizzata l'opera OP 1 nuovo sottovia ciclo-pedonale Parco Ausa. Posati i pali TE.	435	100%
A1_II	Parco Ausa - Fermata Pascoli	435-1212	777	Posata la fondazione stradale, i cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche. Realizzati gli asfalti e la posa dei pali TE.	777	100%
A2	Fermata Pascoli-Fosso Colonnella	1212-1622	410	Sono stati realizzati i muri in linea del tracciato, in corso di realizzazione la posa dei cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche. Completata l'opera OP 27 di scavalco del Fosso Colonnella e l'opera OP 2 prolungamento del sottopasso Tulpano.	410	100%
A3	Fosso Colonnella - Fermata Lagomaggio	1622-1830	208	Realizzati i muri del tracciato, i sottoservizi e cavidotti, completata la fondazione stradale e la posa degli asfalti. Completamento la posa dei pali TE nel tratto interessato.	208	100%
A4	Fermata Lagomaggio-Sottopasso Aleardi	1830-2128	298	Completato il sottopasso ciclo-pedonale Aleardi. Sono stati realizzati i muri di contenimento del tracciato, completati i sottoservizi e posata la fondazione stradale.	298	100%
A5	Sottopasso Aleardi-Sottovia Chiabrera	2128-2428	300	Realizzati i muri in linea del tracciato e completate le spalle del nuovo sottovia carrabile Chiabrera. Si è in attesa del varo dell'impalcato del viadotto previsto nel mese di luglio.	300	100%
<b>Lunghezza Tratta</b>			<b>2428</b>		<b>2428</b>	<b>100%</b>
<b>II TRONCO</b>						
B1	Sottovia Chiabrera-Fermata Rimembranze	2428-2760	332	Sono stati completati i muri in linea del tracciato, la posa dei cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche. Si procede alla posa della fondazione stradale. Si stanno realizzando i muri della fermata Chiabrera e la rampa di accesso.	332	100%
B2_I	Fermata Rimembranze-Sottopasso Manin	2760-2967	207	Sono stati realizzati i muri del tracciato. Completata l'opera OP5 sottopasso pedonale Manin e la posa dei cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche.	207	100%

B2_II	Sottopasso Marini- Fermata Siracusa	2967-3382	415	Sono stati realizzati i muri in linea del tracciato, è stata completata l'opera d'arte OP 06 sottovia carrabile Siracusa. Sono stati realizzati i muri della fermata e la nuova sottostazione elettrica. Completati i cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche, la posa della fondazione stradale e degli asfalti tranne in fermata.	415	100%
B3	Fermata Siracusa- Fermata Da Vind	3382-3765	383	Sono stati completati i muri del tracciato, la posa dei cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche. Posata la fondazione stradale. E' stata realizzata l'opera OP 29 di scavalco fosso Marebello.	383	100%
B4	Fermata Da Vinci-Via Morgagni	3765-3990	195	Sono stati realizzati i muri del tracciato. Completata l'opera d'arte OP 07 prolungamento sottopasso pedonale Brindisi. Completati in parte la posa dei cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche.	195	100%
B5	Via Morgagni- Viale Madrid	3990-4260	300	E' stata realizzata la spalla A dell'opera d'arte OP 08 sottovia carrabile Catania. Realizzati in parte i muri del tracciato, i cavidotti e la fondazione stradale.	300	100%
B6	Viale Madrid - Viale Oslo	4260-4663	403	Realizzati i nuovi sottoservizi lungo il tratto di viale Madrid, realizzati i muri in linea e completata l'opera d'arte OP 09 prolungamento sottopasso pedonale Madrid-Bargamo. Realizzati i muri del tracciato della fermata Piabilandia, compreso il nuovo tratto di viale Madrid. Completata l'opera OP 30 di scavalco del Fosso Rodella è in fase di completamento l'opera OP 10 prolungamento del sottopasso pedonale Oslo.	403	100%
B7	Viale Oslo - Viale Costantinopoli	4663-5249	586	Sono stati realizzati in parte i muri del tracciato.	586	100%
B8	Viale Costantinopoli -Via Lugano	5249-5610	361	Sono stati realizzati i muri del tracciato, completati i cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche, posata la fondazione stradale. Completata l'opera OP 12 prolungamento del sottopasso pedonale Lugano-Bari.	361	100%
B9_I	Via Lugano- Viale Cav. V.Veneto	5610-6011	401	Sono stati realizzati i muri di linea del tracciato, è stata realizzata l'opera d'arte OP 13 sottovia carrabile Cav. V. Veneto, è stata completata l'opera d'arte OP 32 scavalco fosso Roncasso 2. Sono stati realizzati i cavidotti e la rete di smaltimento delle acque meteoriche, posata la fondazione stradale e gli asfalti.	401	100%
B9_II	Viale Cav. V.Veneto-Rio dell'Asse	6011-6341	330	Realizzati i nuovi sottoservizi, i muri in linea, i cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche. Completata la fondazione stradale e gli asfalti del tracciato tranne in fermata e nella rotonda.	330	100%
<b>Lunghezza Tratta</b>			<b>3913</b>		<b>3913</b>	<b>100%</b>
<b>III TRONCO</b>						
C1_I	Rio dell'Asse- Viale Angeloni	6341-6539	198	E' stata realizzata l'opera d'arte OP 14 nuovo ponticello Rio dell'Asse, sono stati realizzati i muri in linea del tracciato e completata l'opera d'arte OP 15 sottovia carrabile Angeloni. Posati i cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche. Completata la fondazione stradale e la posa degli asfalti.	198	100%
C1_II	Viale Angeloni- Tormenta Marano	6539-6907	368	Sono stati spostati i sottoservizi interferenti, sono completati i muri di linea lungo viale Aosta e completata l'opera OP 16 sottopasso Pirandello. E' in corso di realizzazione la spalla A del nuovo Ponte sul torrente Marano. Sono stati posati i cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche, realizzata la fondazione stradale e la posa degli asfalti.	368	100%

C2	Torrente Marano-Viale Ventimiglia	6907-7490	583	Sono stati realizzati i muri di linea, la spella B del nuovo Ponte sul torrente Marano e il nuovo sottopasso ciclo-pedonale La Spezia. E' stato demolito il casello ferroviario ed è in corso la realizzazione dei cavidotti e dei sottoservizi. Sono state realizzate le opere di difesa spondale del torrente Marano.	583	100%
C3	Viale Ventimiglia-Sotovia Verdi	7490-8199	709	Sono stati realizzati i muri in linea del tracciato. Sono in corso di completamento la posa dei cavidotti e la rete di raccolta delle acque meteoriche.	709	100%
C4	Sotovia Verdi-Fermata Porto	8199-9222	1023	Completato accantieramento e abbattimento delle alberature. E' in fase di realizzazione la bonifica degli ordini bellici.	1000	98%
C5	Fermata Porto-Riccione FS	9222-9780	558	Sono stati spositi i sottoservizi interferenti su viale dei Mille e completata la bonifica degli ordigni bellici.	400	72%
<b>Lunghezza Tratta</b>			<b>3439</b>		<b>3258</b>	<b>95%</b>
<b>Intera tratta</b>			<b>9780</b>		<b>9599</b>	<b>98%</b>

Rimini 29 giugno 2015  
Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Roberta Frisoni  
(FIRMATO)

Bollo assolto in modo virtuale, autorizzazione Agenzia Entrate n.10294 del 27/03/2001.  
Il sottoscritto rag.Faini Federico, ai sensi dell'art.31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

Il professionista incaricato  
Rag. Faini Federico  
"firmato"

1/5

**"Agenzia Mobilita' Provincia di Rimini – A.M. s.r.l. consortile"**

Sede Legale: Via Carlo Alberto Dalla Chiesa n.38 – 47923 RIMINI (RN)

Registro Imprese presso C.C.I.A.A. di Rimini 02157030400

Capitale Sociale: € 11.665.446 interamente versato

R.E.A. C.C.I.A.A. DI RIMINI N.245890

C.F. e P.IVA: 02157030400

 agenzia mobilita' provincia di Rimini	
R	14 LUG. 2015
Prot. n.	4700

\* \* \*

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO CHIUSO AL 31/12/2014**  
**ai sensi e dell'art. 2429 del Codice Civile e dell'art. 14 del D. Lgs. n. 27/01/2010 n. 39**

Signori Soci

il progetto di Bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2014 redatto dagli Amministratori, che il Consiglio di Amministrazione ha approvato nella seduta del 29/06/2015 è stato messo a disposizione del Collegio Sindacale ed è costituito dallo Stato patrimoniale, dal Conto economico e dalla Nota Integrativa. Nella successiva seduta del 13/07/2015 il Consiglio di Amministrazione ha poi approvato la "trasposizione" del predetto bilancio nel formato XBRL per consentirne la pubblicazione presso il registro delle imprese.

Il Collegio rileva, al pari di quanto già segnalato nella relazione relativa al bilancio consuntivo al 31/12/2013 emessa in data 06/08/2014, come il progetto di bilancio sia stato approvato dall'Organo Amministrativo con un significativo ed ingiustificato ritardo rispetto le disposizioni del C.C..

In ossequio alla normativa che attribuisce al Collegio Sindacale anche la funzione di revisione legale, la presente relazione si compone di due parti.

La prima contiene le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio dell'esercizio ed alla sua approvazione, a norma dell'art. 2429, 2° comma del Codice Civile, la seconda il giudizio professionale sul bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, sul quale è stata esercitata l'attività di revisione legale, e riassume i risultati dell'esercizio stesso e l'attività svolta nell'adempimento dei nostri doveri, ai sensi dell'art.14 del decreto legislativo 27/01/2010 n. 39.

**Parte prima****RELAZIONE AI SENSI DELL'ART. 2429 SECONDO COMMA DEL CODICE CIVILE**

A seguito dell'operazione di trasformazione avvenuta con efficacia dal 01/06/2015 la nostra attività, con riferimento ai doveri previsti dall' art. 2429, 2° comma, del Codice Civile del Codice Civile, viene svolta a partire dalla medesima data.

Quanto al risultato economico d'esercizio va osservato come esso faccia riscontrare una perdita di esercizio di euro 2.351.867 dovuta principalmente alle svalutazioni operate su immobilizzazioni in corso di realizzazione (riferite in gran parte alle conseguenze derivanti dal fallimento della società olandese APTS) e da accantonamenti per oneri e spese.

In particolare, nello svolgimento del nostro lavoro:

- 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




2/5

Amministrazione svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative che ne disciplinano il funzionamento ed in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, 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 sociale;

- abbiamo acquisito, anche durante lo svolgimento delle adunanze del Collegio presso la sede della Società, dal Presidente del C.d.A. e dal Direttore informazioni in merito all'andamento della gestione; non sono emersi dati e notizie rilevanti che debbano essere menzionati nella presente relazione; abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società e, sul punto, il Collegio segnala che le richieste avanzate agli amministratori e alla direzione generale aventi ad oggetto chiarimenti e/o integrazioni documentali in relazione a particolari operazioni poste in essere, non sempre hanno trovato una pronta ed esauriva risposta;
- abbiamo verificato che il Presidente ha riferito periodicamente al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società;
- abbiamo valutato il sistema di controllo interno, tenuto conto delle dimensioni e della complessità della Società e della relativa struttura organizzativa che risulta contenuta e non prevede una funzione espressamente istituita a presidio; sul punto il Collegio richiama l'attenzione, raccomandando l'adozione di procedure formalizzate idonee a porre in essere un sistema di controllo interno anche in assenza di una precisa funzione aziendale all'uopo designata;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo, al fine di verificare se sia tale da consentire una rappresentazione "veritiera e corretta" in bilancio dei fatti di gestione ed a tale riguardo non sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili. Il Collegio ravvisa l'opportunità di affiancare la struttura organizzativa con adeguate figure professionali in grado di sopperire le carenze talvolta individuate nell'attività di pianificazione finanziaria e di rendere l'intera gestione amministrativo-contabile e finanziaria più efficiente.

Il progetto di bilancio che viene sottoposto al Vostro esame, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa presenta, in sintesi, le seguenti risultanze:

*Stato patrimoniale*

Attività	Euro	78.701.044
Passività	Euro	67.670.783
Patrimonio netto (escluso l'utile/perdita dell'esercizio)	Euro	13.382.128
Perdita dell'esercizio	Euro	- 2.351.867

Conti d'ordine Euro 59.442.888.

3/5

*Conto economico*

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	21.514.623
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	23.788.953
Differenza	Euro	- 2.274.330
Proventi ed oneri finanziari	Euro	633
Proventi ed oneri straordinari	Euro	-20
Risultato prima delle imposte	Euro	- 2.273.717
Imposte sul reddito	Euro	- 78.150
Utile/perdita dell'esercizio	Euro	- 2.351.867

Per quanto concerne la consistenza e composizione delle singole voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico, l'Organo Amministrativo ha fornito, nella Nota Integrativa e nella Relazione sulla gestione, notizie ed informazioni sui fatti che hanno caratterizzato l'esercizio in esame e sul relativo risultato.

Il Collegio dà atto che:

- non sono pervenute denunce ex art. 2408 Codice Civile;
- nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri previsti dalla legge;
- nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione, salvo quanto indicato nel paragrafo successivo;
- per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del progetto di bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, Codice Civile;
- ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile punto 5, il Collegio Sindacale dà atto che nel corso dell'esercizio non sono stati iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale costi di impianto e ampliamento; inoltre il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2426 punto 6 del Codice Civile, fa presente che la Società non ha iscritto alcuna posta nell'attivo dello stato patrimoniale a titolo di avviamento.

Il Collegio rileva quanto segue:

- a seguito delle dimissioni del Presidente del Consiglio di Amministrazione della società avvenuta con effetto dal 30 giugno 2015 e della sua mancata sostituzione da parte dell'assemblea tenutasi in pari data, l'organo amministrativo è attualmente composto da soli due amministratori e quindi in modo non conforme a quanto previsto dall'art. 16.1 dello statuto sociale, con conseguente rischi di natura operativa;
- la società non si è ancora attivata per la stipula di un mutuo necessario al finanziamento della quota a proprio carico della realizzazione dell'opera TRC o adeguate linee di credito né per la riscossione delle risorse da parte degli Enti sottoscrittori dell'Accordo di Programma, con conseguente rischio di tensioni finanziarie;
- la società non ha provveduto ad adeguati accantonamenti al fondo svalutazione crediti;



6/5

- la società non ha fornito al Collegio il business plan aggiornato dell'opera TRC al fine di poterne verificare la coerenza e la sostenibilità futura dell'opera, anche a supporto dell'eventuale approvvigionamento delle risorse finanziarie sopra individuate quale soggetto co-finanziatore dell'opera;
- la società non ha ancora provveduto alla definizione dei rapporti con il soggetto gestore il servizio TPL per i debiti precedenti all'anno 2013, concorrendo gli stessi ad una significativa esposizione dei debiti a breve termine.

**Parte seconda****RELAZIONE DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART.14 DEL DECRETO LEGISLATIVO 27/01/2010 n. 39**

1. Abbiamo svolto la revisione legale del bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2014.

La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio, in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, compete all'Organo Amministrativo della Vostra società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio basato sulla revisione legale dei conti.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il progetto di bilancio in esame sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione è stato svolto in modo coerente con la dimensione della società, con il suo assetto organizzativo, tenuto conto della specificità dell'attività esercitata e della sua natura di società consortile.

Esso comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto delle informazioni e dei saldi contenuti nel progetto di bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dall'Organo Amministrativo.

Lo Stato Patrimoniale e il Conto Economico presentano a fini comparativi anche i valori dell'esercizio precedente.

Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

3. Elementi alla base del giudizio con rilievi. I revisori rilevano quanto segue:

- a) la mancata previsione di un apposito congruo fondo svalutazione in relazione al credito di euro 578.432 vantato verso la regione Emilia Romagna, che presenta elementi di dubbia esigibilità; tale credito è stato oggetto di totale svalutazione da parte del perito che ha elaborato la perizia ex art. 115 D.Lgs. 267/2000 e ex art. 2465 c.c., oggetto di prossima verifica di congruità. Esso avrebbe dovuto essere trattato contabilmente con prudenziale svalutazione; tale circostanza avrebbe comportato un effetto negativo sul patrimonio netto pari ad euro 578.432, che quindi sarebbe variato da euro 11.030.261 a euro 10.451.829;
- b) presenza di una informativa non adeguata su un'incertezza significativa (principio 570): pur avendo gli amministratori dato informativa nei documenti di bilancio delle operazioni in corso, si ritiene che la stessa non risulti adeguata rispetto alle incertezze relative alla delicata situazione finanziaria ove le passività a breve eccedono le attività con medesima durata (circa -4,8 ml. euro). Infatti, come anticipato nella parte prima della presente relazione, la società non ha ancora provveduto al reperimento delle risorse necessarie al co-finanziamento dell'opera



5/5

TRC. Tale situazione indica l'esistenza di un'incertezza che può far sorgere significativi dubbi sulla capacità dell'impresa di operare in continuità. Il Bilancio e la relativa informativa non rappresentano in modo adeguato tale circostanza.

4. A nostro giudizio il soprammenzionato progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto, ad eccezione di quanto rilevato nel paragrafo precedente, la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini – A.M. S.r.l. Consortile.

5. La redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti, compete agli amministratori della società. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 39 del 27 gennaio 2010.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini – A.M. s.r.l. consortile al 31 Dicembre 2014.

Per quanto precede, il progetto di bilancio di Agenzia Mobilità' Provincia di Rimini – A.M. s.r.l. consortile al 31 dicembre 2014 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione ed è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto, ad eccezione di quanto rilevato nel paragrafo terzo, la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società.

Il Collegio Sindacale in conclusione raccomanda, così come previsto dalle norme statutarie, di voler provvedere alla copertura della perdita d'esercizio pari ad € 2.351.867 mediante versamento in danaro da parte dei soci.

Rimini, 14 luglio 2015

**Il Collegio Sindacale**

Cingolani Pierfrancesco (Presidente)

Raffaella D'Elia (Sindaco Effettivo)

Francesco Farneti (Sindaco Effettivo)

Bollo assolto in modo virtuale, autorizzazione Agenzia Entrate n.10294 del 27/03/2001.

Il sottoscritto rag.Faini Federico, ai sensi dell'art.31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

Il professionista incaricato

Rag. Faini Federico

"firmato"