



**agenzia mobilità**  
provincia di Rimini

# BILANCIO D'ESERCIZIO 2015

BILANCIO APPROVATO CON DELIBERA NR 16 DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DEL 28.6.2016

Agenzia Mobilità  
Provincia di Rimini  
A.M. s.r.l. consortile  
Via C.A. dalla Chiesa 38  
47923 Rimini

P.IVA e CF 02157030400  
Reg. Imp. di Rimini 15992  
REA 245890  
Capitale Soc. 11.665.446



## Indice

- Organi e cariche sociali	pagina 5
- Delibera di approvazione CDA	7
- Prospetti di Bilancio	9
- Nota integrativa	15
- Quote societarie	54
- Rendiconto finanziario	55
- Prospetto di riparto dei contributi consortili	57
- Relazione alla gestione	59
- Relazione del collegio sindacale	117



# ORGANI SOCIALI

## **Consiglio di amministrazione**

Massimo Paganelli - Presidente

Claudio Dau

## **Collegio Sindacale**

Pierfrancesco Cingolani - Presidente

Roberto Lauri

Raffaella D'Elia

## **Direttore Generale**

Ermete Dalprato



**Atto deliberativo nr 10 del Consiglio di Amministrazione del 06/06/2016**

**Oggetto: Approvazione del Progetto di Bilancio 2015**

**IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

VISTI

- gli artt. 2423 al 2427 del Codice Civile che prevedono che il Bilancio d'esercizio delle Società si compone di: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa stabilendone i contenuti e di criteri di elaborazione;
- l'art.2428 del Codice Civile che prevede *"il bilancio deve essere corredato da una relazione degli amministratori contenente un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della società e dell'andamento e del risultato della gestione, nel suo complesso e nei vari settori in cui essa ha operato, anche attraverso imprese controllate, con particolare riguardo ai costi, ai ricavi e agli investimenti, nonché una descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta...."*

VISTO il bilancio preventivo 2015 approvato con delibera di Assemblea nr. 10 del 18.12.2014

All'unanimità

**DELIBERA**

- di approvare, in conformità a quanto esposto in narrativa, l'allegato Progetto di Bilancio dell'esercizio 2015, le cui risultanze contabili si riassumono come segue:

**STATO PATRIMONIALE**

**ATTIVO**

B) Immobilizzazioni	EURO 67.934.332
C) Attivo circolante	19.396.485
D) Ratei e Risconti	<u>23.339</u>
Totale Attivo	EURO 87.354.156

**PASSIVO**

A) Patrimonio netto	EURO 11.623.131
B) Fondi per rischi e oneri	2.966.101
C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	406.563
D) Debiti	71.691.631
E) Ratei e Risconti	<u>666.730</u>
Totale Passivo	EURO 87.354.156

## CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	EURO 25.315.646
Costi della produzione	<u>EURO 23.951.950</u>
Differenza tra valore e costi della produzione	EURO 1.363.696
Risultato netto della gestione finanziaria	EURO 3.570
Risultato netto della gestione straordinaria	EURO - 635.000
Imposte sul reddito d'esercizio	EURO - 139.400
Risultato netto	EURO 592.866

- di proporre all'Assemblea dei Soci, nel deliberare il progetto di bilancio 2015, la definizione dei tempi di versamento a saldo dei contributi 2015 fissando quale termine ultimo, viste le esigenze di liquidità di Agenzia, la scadenza del 30.07.2016 quale termine inderogabile;
- di trasmettere la presente deliberazione, con i relativi allegati, al Collegio Sindacale
- di convocare l'Assemblea per l'approvazione del bilancio 2015 il giorno 28.6.2016 ore 10.

F.to Presidente del Consiglio  
Massimo Paganelli

F.to Segretario verbalizzante  
Ivana Torroni

**Bilancio d'esercizio**  
**al 31/12/2015**



## STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

31.12.2015

31.12.2014

**B) Immobilizzazioni**, con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziariaI. **Immateriali**

4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.728	2.535
5) Avviamento	--	--
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	2.160	11.230
7) Altre	--	--
	<b>3.888</b>	<b>13.765</b>

II. **Materiali**

1) Terreni e fabbricati	7.849.201	7.804.341
2) Impianti e macchinario	137.504	252.140
3) Attrezzature industriali e commerciali	150.271	279.299
4) Altri beni	139.564	211.576
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	54.339.143	44.398.366
	<b>62.615.683</b>	<b>52.945.722</b>

III. **Finanziarie**

1) Partecipazioni in:		
d) altre imprese	3.000	3.000
2) Crediti		
c) verso controllanti	3.214.077	3.214.077
d) verso altri		
- entro 12 mesi	74.454	74.454
- oltre 12 mesi	2.023.230	2.169.675
	<b>2.097.684</b>	<b>2.244.129</b>
	<b>5.314.761</b>	<b>5.461.206</b>

<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>67.934.332</b>	<b>58.420.693</b>
--------------------------------	-------------------	-------------------

**C) Attivo circolante**I. **Rimanenze**

5) Acconti a fornitori	12.751	3.777
	<b>12.751</b>	<b>3.777</b>

II. **Crediti**

1) Verso clienti		
- entro 12 mesi	2.192.327	1.632.088
	<b>2.192.327</b>	<b>1.632.088</b>
4) Verso controllanti		
- entro 12 mesi	2.601.108	3.158.532
	<b>2.601.108</b>	<b>3.158.532</b>
5) Verso altri		
- entro 12 mesi	5.001.564	2.798.933
- oltre 12 mesi	2.234.451	5.487.206
	<b>7.236.015</b>	<b>8.286.139</b>
	<b>12.029.450</b>	<b>13.076.759</b>

IV. **Disponibilità liquide**

1) Depositi bancari e postali	7.354.266	7.178.398
3) Denaro e valori in cassa	18	1.071
	<b>7.354.284</b>	<b>7.179.469</b>

<b>Totale attivo circolante</b>	<b>19.396.485</b>	<b>20.260.005</b>
---------------------------------	-------------------	-------------------

**D) Ratei e risconti**

Risconti attivi	23.339	20.346
	<b>23.339</b>	<b>20.346</b>

<b>Totale attivo</b>	<b>87.354.156</b>	<b>78.701.044</b>
----------------------	-------------------	-------------------

**STATO PATRIMONIALE - PASSIVO****31.12.2015****31.12.2014****A) Patrimonio netto**

I. Capitale sociale	11.665.446	11.665.446
IV. Riserva Legale	0	0
V. Riserve statutarie o regolamentari	0	1.716.684
VII. Altre riserve	3	(2)
- Riserva da redazione bilancio in euro	3	(2)
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	(635.184)	0
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	592.866	(2.351.867)

<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>11.623.131</b>	<b>11.030.261</b>
--------------------------------	-------------------	-------------------

**B) Fondi per rischi e oneri**

1) Fondo di trattamento di quiescenza e obblighi simili	57	57
3) Altri	2.966.044	1.262.309

<b>Totale fondi</b>	<b>2.966.101</b>	<b>1.262.366</b>
---------------------	------------------	------------------

**C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato****406.563****357.744****D) Debiti**

4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi	1.004	0
	1.004	0
6) Acconti		
- entro 12 mesi	43.540	48.340
- oltre 12 mesi	52.478.024	42.091.061
	52.521.564	42.139.401
7) Debiti verso fornitori		
- entro 12 mesi	14.329.235	17.279.268
	14.329.235	17.279.268
11) Debiti verso controllanti		
- entro 12 mesi	76.474	81.715
- oltre 12 mesi	4.201.593	4.202.070
	4.278.067	4.283.785
12) Debiti tributari		
- entro 12 mesi	180.929	125.305
	180.929	125.305
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
- entro 12 mesi	91.096	24.485
	91.096	24.485
14) Altri debiti		
- entro 12 mesi	201.135	1.230.104
- oltre 12 mesi	88.601	85.360
	289.736	1.315.464

<b>Totale debiti</b>	<b>71.691.631</b>	<b>65.167.708</b>
----------------------	-------------------	-------------------

**E) Ratei e risconti**

Risconti passivi	666.730	882.965
------------------	---------	---------

<b>Totale passivo+netto</b>	<b>87.354.156</b>	<b>78.701.044</b>
-----------------------------	-------------------	-------------------

<b>Conti d'ordine</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
<b>Rischi assunti dall'impresa</b>	<b>1.756.138</b>	<b>3.216.583</b>
Fideiussioni rilasciate	1.756.138	3.216.583
<b>Impegni assunti dall'impresa</b>	<b>45.512.815</b>	<b>56.226.055</b>
Fideiussioni ed altre garanzie da terzi	2.203.394	2.340.588
Impegni contrattuali	43.309.421	53.885.467
<b>Beni di terzi presso l'impresa</b>	<b>637</b>	<b>250</b>
<b>Totale conti d'ordine</b>	<b>47.269.590</b>	<b>59.442.888</b>

<b>CONTO ECONOMICO GENERALE</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	218.288	176.492
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	453.936	397.697
5) Altri ricavi e proventi:		
- vari	2.561.442	690.482
- contributi in conto esercizio	22.081.980	20.249.952
	24.643.422	20.940.434
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>25.315.646</b>	<b>21.514.623</b>
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(12.811)	(13.015)
7) Per servizi	(19.864.137)	(18.776.377)
8) Per godimento di beni di terzi	(114.138)	(107.143)
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	(1.053.176)	(994.693)
b) Oneri sociali	(318.471)	(305.485)
c) Trattamento di fine rapporto	(68.636)	(69.142)
d) Trattamento di quiescenza e simili		
e) Altri costi	(3.412)	(1.789)
	(1.443.695)	(1.371.109)
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(2.656)	(2.286)
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(472.819)	(469.458)
c) Altre Svalutazioni	0	(2.232.618)
d) Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	0	(40.850)
	(475.475)	(2.745.212)
12) Accantonamenti per rischi	(1.843.000)	0
13) Altri accantonamenti	(65.000)	(698.000)
14) Oneri diversi di gestione	(133.694)	(78.097)
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>(23.951.950)</b>	<b>(23.788.953)</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>1.363.696</b>	<b>(2.274.330)</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
16) Altri proventi finanziari:		
- altri	4.636	1.472
17) Interessi e altri oneri finanziari:		
- altri	(1.066)	(839)
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>3.570</b>	<b>633</b>
<b>E) Proventi e oneri straordinari</b>		
20) Proventi:		
- arrotondamenti da redazione bilancio in euro	0	4
21) Oneri:		
- vari	(635.000)	(24)
<b>Totale delle partite straordinarie</b>	<b>(635.000)</b>	<b>(20)</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B±C ±E)</b>	<b>732.266</b>	<b>(2.273.717)</b>
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) Imposte correnti	(139.400)	(78.150)
	(139.400)	(78.150)
<b>23) Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>592.866</b>	<b>(2.351.867)</b>

## Nota integrativa



## **NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO AL 31.12.2015**

**(Redatta ai sensi dell'art.2427 del C.C.)**

### **PREMESSA**

La nota integrativa costituisce parte integrante del bilancio ai sensi dell'articolo 2423, comma 1, del codice civile. Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è redatto 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 ed accompagnato, ai sensi dell'art. 2428, dalla Relazione sulla gestione.

### **ATTIVITA' SVOLTA**

La società svolge le funzioni di Ente regolatore del Trasporto Pubblico Locale nella Provincia (TPL) di Rimini, gestione del patrimonio immobiliare e degli asset del TPL, realizzazione di infrastrutture di TPL quali il TRC (Trasporto Rapido Costiero) nell'interesse dei propri Enti Soci.

### **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.

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 dall'art.2423-ter C.C.;

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

In base allo Statuto della società (art 23.7), che prevede in sede di bilancio finale d'esercizio il confronto dei dati economici con quelli del bilancio preventivo come consuetudine nella nota integrativa (nella parte riguardante la disamina dei dati economici) sono stati riportati i dettagli degli scostamenti dei valori consuntivi con quelli di preventivo.

Ai sensi dell'art.2427 C.C la nota integrativa che segue prevede i seguenti punti.

## **IMMOBILIZZAZIONI**

### **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. Qualora indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti

### **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 cadi 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%

Qualora indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti

## **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, modificati in occasione di resi o rettifiche di fatturazione.

### **DISPONIBILITÀ LIQUIDE**

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

### **RATEI E RISCONTI**

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio. Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

### **FONDI PER RISCHI ED ONERI**

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e scritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

### **FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO**

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso dipendenti ed 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, 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**

In vista dei nuovi OIC in vigore da questo anno ed avendo già negli anni passati in nota integrativa riepilogato e descritto analiticamente l'entità connesse al contenuto dei conti d'ordine, si è proceduto a riportare tali valori: Gli impegni 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.

## ATTIVITA'

### B) IMMOBILIZZAZIONI

#### B) I . IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

	Saldo 31/12/2014	Variazione esercizio 2015				Saldo 31/12/2015
		Incremento	Incorpora zioni	Decrementi	Ammortamenti	
Concessioni, licenze,marchi e diritti simili	2.535	1.850			(2.657)	1.728
Immobilizzazioni in corso e acconti	11.230	0		(9.070)		2.160
TOTALI	13.765	1.850		(9.070)	(2.657)	3.888

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

L'incremento per euro 1.850 è dovuto all'acquisto di licenze software per effettuazione di back up dati; il decremento è dovuto allo stralcio di immobilizzazione in corso per incompleta funzionalità di licenze di programmazione TPL per euro 2.450 e alla diversa appostazione contabile riferita agli anni 2013/2014 nel progetto GIM/AVM per la quota in capo A.M. fatturata da ATR per euro 6.620.

#### B) II . IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

	Saldo al 31.12.2014	Incrementi 2015	Decrementi 2015	Ammortamenti 2015	Saldo al 31.12.2015
<b>1)Terreni e fabbricati:</b>					
Valori di carico	9.575.972				9.575.972
Ammortamenti	(2.973.104)			(141.923)	(3.115.027)

Totale Terreni e Fabbricati	6.602.868			(141.923)	6.460.945
<b>Terreni – aree espropriate TRC</b>					
Valori di carico	1.201.473	186.783			1.388.256
Ammortamenti					
Totale Terreni - aree espropriate TRC	1.201.473	186.783			1.388.256
<b>Totale generale Terreni e Fabbricati</b>	7.804.341	186.783		(141.923)	7.849.201
<b>2) Impianti e macchinari:</b>					
Valori di carico	3.374.749	9.870	(9.782)		3.374.837
Ammortamenti	(3.122.609)		5.868	(120.592)	(3.237.333)
<b>Totale Impianti e macchinari</b>	252.140	9.870	(3.914)	(120.592)	137.504
<b>3) Attrezz. Industr. e Comm.li:</b>					
Valori di carico	3.230.452	9.182			3.239.634
Ammortamenti	(2.951.153)			(138.210)	(3.089.363)
<b>Totale Attrezz. Industr. e Comm.li</b>	279.299	9.182		(138.210)	150.271
<b>4) Altri beni:</b>					
Valori di carico	2.002.034	82	(1.663)		2.000.453
Ammortamenti	(1.790.458)		1.663	(72.094)	(1.860.889)
<b>Totale altri beni</b>	211.576	82	0	(72.094)	139.564
<b>5) Immobilizzazioni in corso ed acconti</b>					
Anticipi per immobilizzazioni materiali	82.953	314			83.267
Anticipi per realizzazione TRC	44.315.413	10.257.963	(317.500)		54.255.876
<b>Totale Immobilizzazioni in corso ed acconti</b>	44.398.366	10.258.277	(317.500)		54.339.143
<b>TOTALI</b>	52.945.722	10.464.194	(321.414)	(472.819)	62.615.683

Rispetto all'esercizio precedente le immobilizzazioni materiali aumentano in valore assoluto di euro 9.669.961. I decrementi sono dovuti per euro 472.819 alle quote d'ammortamento di competenza, per euro 317.500 a seguito di recupero costo straordinario del 2014 (per il dettaglio si rimanda ai commenti sugli oneri straordinari E21) ed infine per euro 3.914 a seguito di dismissioni di attrezzature d'officina non riparabili e di alcune attrezzature informatiche ed impianti e macchinari presenti nella palazzina di Via Campana danneggiati da alluvione. Il maggior investimento del 2015 è stato il Trasporto Rapido di Costa che ha visto il proseguimento dei cantieri aperti nel 2012. Agenzia Mobilità essendo il soggetto titolato alla realizzazione

dell'opera andrà, all'atto della messa in funzione della stessa, ad ammortizzare l'investimento con quote annue che verranno "sterilizzate" della quota di sconto passivo derivante dai contributi degli Enti finanziatori dell'opera (che ora sono inseriti nella voce del passivo dello 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, coincidente in una prima fase al periodo relativo agli studi di fattibilità fino a tutto il 2002, poi per trienni e quindi l'anno in esame nel presente bilancio ed il totale progressivo.

TRC	1995 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2011	2012-2014	2015	INVESTIMENTO TOTALE AL 31.12.2015
-----	-------------	-------------	-------------	-------------	-----------	------	---

**Conti accesi alle Immobilizzazioni Finanziarie:**

Depositi al MEF per indennità d'esproprio TRC	0	0	2.424.848	-82.583	-178.310	-146.428	2.017.527
<b>Totale Immobilizzazioni finanziarie TRC</b>							<b>2.017.527</b>

**Conti accesi alle Immobilizzazioni Materiali:**

Aree espropriate ed accordi bonari TRC	0	0	322.718	250.620	628.136	186.783	1.388.257
<b>Totale Immobilizzazioni Materiali TRC</b>							<b>1.388.257</b>

**Conti accesi alle Immobilizzazioni in Corso TRC:**

Occupazioni temporanee ed Imposte, diritti ed altri oneri per espropri TRC	0	0	12.326	82.204	64.553	22.868	181.951
Acquisizione aree TRC	1.032.914	0	0	1.032.914	8.601	-	2.074.429
Incarichi Tecnici TRC	1.864.814	1.168.795	1.352.174	860.344	691.639	227.070	6.164.836
Appalto opere civili TRC	0	1.882.606	3.144.551	6.389.415	20.543.749 - 495.000 (*)	9.557.715 -317.500	40.705.536
Costi funzionamento Ufficio di progetto e personale agenzia capitalizzati TRC	811.503	476.178	567.265	779.684	1.431.070	450.310	4.516.010
Fornitura materiale rotabile TRC	0	0	0	0	1.235.129 -1.235.129 (*)	0	0
Oneri finanziari per finanziamenti a copertura ritardi contributi TRC	0	0	208.156	391.469	13.489	0	613.114
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONE IN CORSO TRC</b>							<b>54.255.876</b>
<b>TOTALI</b>	<b>3.709.231</b>	<b>3.527.579</b>	<b>8.032.038</b>	<b>9.704.067</b>	<b>22.707.927</b>	<b>10.980.818</b>	<b>57.661.660</b>
<b>TOTALE INVESTIMENTO AL LORDO DELLE SVALUTAZIONI (*)</b>							<b>59.391.788</b>

## **B) III . IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE**

### **B) III . 1 .D PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE**

Al 31/12/2015 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 Srl., attualmente in liquidazione, la cui partecipazione fu azzerata di valore in maniera prudenziale già dal bilancio 2000.

### **B) III . 2 CREDITI**

B) III . 2 . c "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 stilati tra gli Enti e la Regione, dovrebbero ritornare ad AM in seguito ad investimenti da realizzarsi.

- B) III . 2 . d "Verso altri" : per euro 2.097.684

costituiti principalmente per euro 2.017.527 da depositi cauzionali al MEF per le indennità di esproprio, per le quali in parte è in corso il procedimento di valutazione presso la commissione provinciale per gli espropri, la cui diminuzione di valore rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'erogazione delle indennità a coloro che hanno proceduto ad accettare nell'anno le indennità spettanti; 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 5.703 a depositi cauzionali e a crediti per cauzioni relativi ad utenze.

Si evidenzia di seguito la tabella delle variazioni dei crediti:

<b>IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE-CREDITI</b>	Saldo 31/12/2014	Saldo 31/12/2015
Crediti verso controllanti	3.214.077	3.214.077
<u>Crediti vs altri:</u> Crediti diversi per depositi	74.454	74.454

Depositi indennità esproprio TRC	2.163.955	2.017.527
Depositi cauzionali oltre anno	883	883
Crediti x cauzioni utenze oltre anno	4.837	4.820
TOTALE	5.458.206	5.311.761

## VARIAZIONI INTERVENUTE NELLA CONSISTENZA DELLE ALTRE VOCI DELL'ATTIVO, DEL PASSIVO DEL PATRIMONIO NETTO

### C) ATTIVO CIRCOLANTE

#### C) II . 1 CREDITI VERSO CLIENTI

**Esigibili entro l'esercizio:** in aumento di euro 560.239 rispetto al precedente esercizio, sono composti da euro 2.325.424 quali crediti verso clienti, euro 253.611 per fatture da emettere, dai quali sono stati dedotti i valori del fondo svalutazione crediti per euro 383.035 e delle note di credito da emettere per euro 3.673; il fondo non ha avuto movimentazione nel 2015. Il saldo del credito vs clienti risulta pari ad 2.192.327 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 (euro 2.165.657 nei crediti ed euro 39.673 inclusi nelle fatture da emettere).

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	Saldo al 31/12/2014	Variazioni esercizio 2015		Saldo al 31/12/2015
		Utilizzi	Accantonamenti	
Fondo svalutazione crediti vs clienti	383.035	-	-	383.035
Fondo svalutazione crediti v Enti di rifer.	0	-	-	
TOTALE	383.035	-	-	383.035

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

#### C) II . 4 CREDITI VERSO CONTROLLANTI

**Esigibili entro l'esercizio:** per 2.601.108, 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 euro 559.589, che si riferiscono a contributo per finanziamento

“Organizzazione Aree di fermata” di cui alla scheda Progettuale 5/II dell’Accordo di Programma 1997-2000 e successivi aggiornamenti per euro 370.956, contributo per servizi minimi Tpl 2014 per euro 85.729, rimborso diminuzione velocità commerciale 2014 per euro 57.273, manutenzione varchi accessi ztl lug-dic 2015 per euro 45.631;

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

- Comune di Riccione euro 456.818, che includono contributi per servizi minimi Tpl 2013-2014-2015 per euro 442.307, rimborso diminuzione velocità commerciale 2013 per euro 10.647, rimborso spese decreto ingiuntivo per euro 347 e servizi di trasporto palestre anni 1991-92 per euro 3.517;

- Comune di Cattolica euro 92.159, che si riferiscono a contributi per servizi minimi Tpl 2014 per euro 18.807, per euro 1.000 alla quota spettante ad A.M. per programmazione servizio di trasporto trenini 2015 e quanto ad euro 72.352 all’addebito quote spettanti TRC tratte estremità anni 1999-2005;

- Comune di Gemmano euro 50.179, che si riferiscono a contributi per servizi minimi Tpl 2012-2013-2014-2015;

- Provincia di Rimini euro 167.678, di cui euro 104.571 per contributi servizi minimi Tpl 2013 e 2014, euro 10.647 per rimborso diminuzione velocità commerciale 2013, euro 52.460 per crediti 2004-2009 relativi a gestione MCT.

La posta “Enti pubblici di riferimento per fatture da emettere” per euro 1.012.004 si riferisce a fatture da emettere agli Enti Soci per:

- addebito utenze ex gestione sosta 2013-2014-2015 Comune di Rimini euro 75.384

- addebiti ed Enti per riduzione velocità commerciale 2014 euro 105.778

- saldo contributi consortili 2014 per euro 50.697

- saldo contributi consortili 2015 come da Bilancio Preventivo 2015 per euro 722.718

- addebiti per servizi vari (servizi di trasporto per palestre, servizi di trasporto speciali) per euro 57.427.

<b>CREDITI VERSO CONTROLLANTI</b>	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
<b>Esigibili entro l'esercizio:</b>		
Comune di Rimini	370.956	559.589
Comune di Santarcangelo	135.948	135.948
Comune di Riccione	59.786	456.818
Comune di Bellaria	136.624	0
Comune di Cattolica	76.623	92.159
Comune di Gemmano	36.349	50.179
Comune di Misano A.	22.845	42.259
Comune di Mondaino	0	5.491
Comune di Montecolombo	10.529	0
Comune di Montegridolfo	2.369	1.183

Comune di Montescudo	0	2.909
Comune di Morciano	34.800	24.887
Comune di Saludecio	0	9.185
Comune di San Clemente	43.383	0
Comune di Montefiore	18.977	26.291
Comune di Svignano	0	8.623
Comune di Borghi	1.397	0
Comune di Cesenatico	204	2.002
Comune di Gabicce	190	261
Comune di Tavoleto	5.850	3.415
Provincia di Rimini	325.651	167.678
Unione Comuni Valmarecchia (ex Comunità Montana Alta Valmarecchia)	189	227
<b>TOTALE</b>	<b>1.282.670</b>	<b>1.589.104</b>
Enti Pubblici di riferimento per fatture da emettere	1.875.862	1.012.004
Fondo svalutazione crediti su Enti di riferimento	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>3.158.532</b>	<b>2.601.108</b>
<b>Esigibili oltre l'esercizio</b>		
Comune di Rimini per contributi c/capitale	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>3.158.532</b>	<b>2.601.108</b>

### C) II . 5 CREDITI VERSO ALTRI

Nella presente tabella si evidenzia il dettaglio delle singole voci:

	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
<b>Esigibili entro l'esercizio:</b>		
Crediti verso Stato	2.676.125	4.473.905
Crediti verso Regione	115.021	520.273
Crediti diversi	7.787	7.386
<b>Esigibili oltre l'esercizio:</b>		
Crediti verso Stato	4.678.278	1.947.477
Crediti verso Regione	615.184	98.727
Crediti in sofferenza oltre esercizio	193.744	188.247
<b>TOTALE</b>	<b>8.286.139</b>	<b>7.236.015</b>

#### di cui esigibili entro l'esercizio

per un totale di euro 5.001.564, costituiti principalmente da:

- crediti verso Stato per un totale di euro 4.473.905 relativi a: credito IVA per euro 2.384.967, Ires/Irpef per euro 97.638, acconti Irap per euro 128.800, credito per richiesta rimborso iva 2014 per euro 1.862.500 (incassato a gennaio-febbraio 2016)
- crediti verso Regione per un totale di euro 520.273, importo relativo a rimborsi da ricevere per

oneri nuovo CCNL per euro 20.273 ed a contributi per incremento e qualificazione servizi Tpl 2015 L.R. 1/2002 per euro 500.000, come da D.D. n. 19190 del 31/12/15, incassati a febbraio 2016.

#### **di cui esigibili oltre l'esercizio**

per un totale di euro 2.234.451 costituiti da:

- crediti verso Stato per euro 1.947.477 relativi al credito IVA utilizzabile oltre l'esercizio;
- crediti verso Regione per euro 98.727, relativi ai contributi in c/capitale da incassare per la realizzazione dell'investimento per realizzazione accessi ZTL (euro 61.975); altri crediti verso Regione per progetti su qualità aria (PTTA) e altri interventi previste da norme specifiche (euro 36.752). L'importo relativo alla realizzazione di sottostazione di euro 516.457 è stato incassato nel 2015, come da DGR n. 1334/2015 per l'attuazione del sistema TRC, con parziale modifica del DGR 818/200;
- crediti diversi : crediti in sofferenza per euro 188.247, 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 2014 per il parziale incasso di euro 5.497 del credito verso Riviera di Rimini Promotions srl che ammontava ad euro 56.925, come da piano di riparto parziale della procedura di fallimento avviata nei confronti del debitore.

#### **C) IV . 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.

<b>Disponibilità liquide</b>	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
Tesoreria Banca d' Italia	7.164.583	7.352.384
Banche c/c	1.469	913
Poste c/c	12.346	969
Cassa	1.071	18
<b>TOTALE</b>	<b>7.179.469</b>	<b>7.354.284</b>

#### **D) RATEI E RISCONTI ATTIVI**

<b>Ratei, risconti attivi</b>	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
Risconti Attivi	20.346	23.339
<b>TOTALE</b>	<b>20.346</b>	<b>23.339</b>

I **risconti attivi** si riferiscono a quote di costi, non di competenza dell'esercizio 2015, che hanno già avuto la loro manifestazione numeraria. Il saldo al 31/12/2015 è principalmente composto da costi vari di competenza di più esercizi quali assicurazioni per euro 4.288, canoni e manutenzioni per euro 8.832, utenze per euro 7.815, libri e abbonamenti per euro 1.216, costi vari per euro 1.187.

## PASSIVO

### A) PATRIMONIO NETTO

#### A) I - CAPITALE

Il Capitale Sociale di Agenzia Mobilità come trasformata, con decorrenza 1 giugno 2015 (atto notarile rep. n.. 26877 racc. n. 17435) dall' Assemblea straordinaria del 12.05.2016, deriva dall'ex capitale di dotazione ed ammonta ad euro 11.665.446 ed è suddiviso in quote di partecipazione (come da prospetto allegato) tra i 26 Enti Locali consorziati, ai sensi dell'art. 2468 del C.C. L'Assemblea dovrà valutare, in presenza di utile, la costituzione della Riserva Legale con accantonamento di almeno il 5% previsto per legge nonché circa la copertura della perdita dell'esercizio 2014. Non sono presenti ulteriori riserve e le riserve derivanti da accantonamento utili di esercizi precedenti sono state totalmente utilizzate per la copertura delle perdite sino al tutto il 31/12/2014.

PATRIMONIO NETTO	Saldo al 31.12.2013	Variazioni esercizio 2014				Saldo al 31.12.2014	Variazioni esercizio 2015				Saldo al 31.12.2015
		Incr eme ni	Dec rem enti	Incr eme ni	Dec rem enti						
<b>I Capitale sociale</b>	<b>11.665.446</b>				<b>11.665.446</b>					<b>11.665.446</b>	
<b>IV RISERVA LEGALE</b>											
<b>V Riserve statutarie o regolamentari:</b>	<b>1.716.684</b>				<b>1.716.684</b>					<b>0</b>	
per rinnovo impianti	0				0					0	
per rinnovo impianti parcheggi	8.232				8.232					0	
per sviluppo TRC	1.708.452				1.708.452					0	
<b>VII Altre riserve:</b>	<b>(4)</b>				<b>(2)</b>					<b>3</b>	
Arrotondam. euro	(4)				(2)					3	
VIII Utili (Perdite) portati a nuovo										-635.184	
IX Utili (Perdite) d'esercizio	0				-2.351.867					592.866	
<b>TOTALE</b>	<b>13.382.126</b>				<b>11.030.261</b>					<b>11.623.131</b>	

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) si allega tabella seguente:

	<b>CAPITALE DI DOTAZIONE</b>	<b>RISERVE DI CAPITALI</b>	<b>RISERVE DI UTILI</b>
Codice Bilancio	<b>A I</b>	<b>A VII</b>	<b>A V</b>
Descrizione	Capitale	Riserva per arrotondamento unità di euro	Riserve statutarie o regolamentari
Valore di bilancio	11.665.446	3	0
Possibilità di utilizzazione <sup>1</sup>			B
Quota disponibile			0
Di cui quota non distribuibile			
Di cui quota distribuibile			
<b>Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi:</b>			
Per copertura perdite			1.716.684
Per distribuzione ai soci			0
Per altre ragioni			0

<sup>1</sup> LEGENDA

A = per aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = per distribuzione ai soci

**B) FONDI PER RISCHI ED ONERI**

	Saldo al 31.12.2014	Variazioni esercizio 2015		Saldo al 31.12.2015
		Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	
<b>1) FONDO PER TRATTAMENTO DI QUIESCENZA E OBBLIGHI SIMILI</b>				
Fondo integrativo di previdenza	57			57
<b>Totale</b>	<b>57</b>			<b>57</b>
<b>2) ALTRI FONDI</b>				
Fondo oneri rinnovo CCNL Autoferro	390.000	25.000		415.000
Fondo vertenze legali in corso	299.309	40.000	81.265	258.044
Fondo interessi p./penali per anomala gestione del contratto	420.000		120.000	300.000
Fondo oneri aggiuntivi ATG	150.000			150.000
Fondo premi concorso	3.000		3.000	0
Fondo oneri per iscr. ris. I.C. ed altro TRC	0	1.843.000		1.843.000
<b>Totale</b>	<b>1.262.309</b>	<b>1.908.000</b>	<b>204.265</b>	<b>2.966.044</b>
<b>Totale Fondo per Rischi ed Oneri</b>	<b>1.262.366</b>	<b>1.908.000</b>	<b>204.265</b>	<b>2.966.101</b>

L'accantonamento al **Fondo oneri rinnovo C.C.N.L.** per euro 25.000, che porta ad un totale di euro 415.000, è stato accantonato sulla base della richiesta di A.T.G. del 30/12/15 prot. 1594 (prot. A.M. n. 8042), pervenuta in seguito alla sottoscrizione dell'accordo nazionale di rinnovo CCNL Autoferrotranvieri 2015-2017 avvenuto in data 28/11/15 che prevede un una tantum per gli anni pregressi.

Il decremento del **Fondo vertenze legali in corso** è generato dalla liquidazione delle somme accantonate per indennizzi e spese legali relativi alla conclusione, con la condanna di Agenzia, di una causa promossa da dipendente (ora al Comune di Misano) per euro 61.817 e dalla cancellazione dell'accantonamento del 2011 di euro 15.492 per eventuale vertenza del Segretario dell'Assemblea Consorziale Dr Saracino che non ha avuto seguito.

Nel 2015 sono stati accantonati euro 40.000, di cui euro 3.956 già erogati, in relazione alla sentenza della Corte d'Appello di Bologna nella causa promossa da Millecase s.a.s. per la compravendita dell'immobile sito in via Gabelli 5 - Rimini, conclusasi con sentenza n.1817/2015 di soccombenza di Agenzia Mobilità.

Il **Fondo oneri per interessi e penali verso Gestore TPL** pari ora ad euro 300.000 è stato stralciato nel 2015 per euro 120.000, come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della Presidenza prot.3486 del 06.06.2016).

L'accantonamento al **Fondo oneri aggiuntivi ATG** è relativo all'imputazione del 2014 di euro 150.000, effettuata sulla base di possibili richieste del Gestore per servizi aggiuntivi di trasporto, al netto delle decurtazioni per minori percorrenze chilometriche effettuate.

L'accantonamento al **Fondo oneri per iscrizioni riserve Ditta Italiana Costruzioni ed altri oneri previsti TRC 1.843.000** riguarda per euro 1.800.000 l'accantonamento (imputato in base a comunicazione della direzione generale prot. 3487 del 6.6.2016) riferito a possibile esito di accordo bonario (in fase di definizione) con Italiana Costruzioni imputabile all'andamento anomalo del contratto determinato dalle attività ostative poste in essere dal Comune di Riccione per il quale è stato costituito Collegio di vigilanza ex artt. 5 e ss.; quanto ad euro 43.000 per contestazione in corso con SGR Reti S.p.A. relativa alla fatturazione di spostamenti di sottoservizi i sempre nell'ambito del Progetto TRC (Convenzione del 02/04/2009 prot. 3065),

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.

Nel prospetto di bilancio il credito per acconti imposte su TFR di euro 161.207 è esposto in diretta diminuzione del fondo stesso, che vanta un saldo al 31/12 /2015 di euro 406.563.

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".

### C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

	Saldo al 31.12.2014	Variazioni esercizio 2015		Saldo al 31.12.2015
		Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	
FONDO TFR	517.796	54.876	4.902	567.770
CREDITI PER ACCONTI IMPOSTE SU TFR	-160.052	-2.383	-1.228	-161.207
TOTALI	357.744	52.493	3.674	406.563

### D) DEBITI

DEBITI	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
4) Debiti verso banche	0	1.004
6) Acconti	42.139.401	52.521.564
7) Debiti verso fornitori	17.279.268	14.329.235
11) Debiti verso controllanti	4.283.785	4.278.067
12) Debiti tributari	125.305	180.929
13) Debiti verso Istituti previdenza e sicurezza sociale	24.485	91.096
14) Altri debiti	1.315.464	289.736
<b>TOTALE</b>	65.167.708	71.691.631

I debiti con Istituti Bancari sono relativi alla contabilizzazione degli interessi passivi per utilizzo di anticipazioni di competenza dell'anno ed effettivamente liquidati in gennaio.

La consistenza della voce 6) "**Acconti**" è rappresentata in prevalenza dalle erogazioni degli Enti Locali (Comune di Rimini e di Riccione), dello Stato e della Regione E.R. 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 31/12/2015.

CONTRIBUTI SU OPERA TRC AL 31.12.2015*								
	STATO	COMUNE RIMINI	COMUNE RICCIONE	PROV. RIMINI	REGIONE E.R.	COMUNE MISANO**	COMUNE CATTOLICA**	TOTALE
Contributi al 31.12.2015	20.978.639	15.696.955	6.278.782	286.220	9.116.842	48.234	72.352	52.478.024
TOTALE	20.978.639	15.696.955	6.278.782	286.220	9.116.842	48.234	72.352	52.478.024

\* 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 contributi risultano fatturati ma il Comune di Cattolica non ha erogato nulla e il Comune di Misano ha erogato solo euro 25.389.

La voce 7) “**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. per euro 2.138.931 e verso Start Romagna S.p.A. per euro 710.641;
- fatture da ricevere dal gestore ATG per euro 9.551.068 e da Start Romagna S.p.A per euro 506.300, che si riferiscono principalmente ad oneri extra-corrispettivo contrattuali del 2013, 2014 e 2015, al residuo del corrispettivo base 2013, 2014 e 2015 (in quanto erogato solo in acconti mensili pari all'importo della rata riconosciuta dalla Regione durante il corso dell'anno) e al contributo ex CCNL 2015 pari ad euro 2.220.598 come da valutazione di chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016).

Per la Gestione TRC i debiti verso fornitori ammontano ad euro 1.129.800 circa, e riguardano principalmente:

- debiti verso Italiana Costruzioni, impresa che cura le opere civili per euro 1.073.759;
- debiti verso Enel Distribuzione S.p.A. per spostamenti sottoservizi per euro 38.595;
- debiti verso consulenti per euro 17.446.

Per quanto attiene la voce 11) “**Debiti verso controllanti**” la voce più rilevante, per euro 4.201.593 (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. 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 31.12.2015 euro 4.201.593.*

### **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 31.12.2015 euro 3.214.077*

*La differenza tra la posta di credito e quella di debito risulta euro 987.516 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 periodo dal 01/01/1987al 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 questa 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).

#### **PROSPETTI**

<b>AL 31.12.15</b>	<b>DEBITO RESIDUO VERSO ENTI FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE</b>
<b>ENTI</b>	
PROVINCIA FORLI'	
COMUNE DI RIMINI	<b>993.311,88</b>
COMUNE DI SANTARCANGELO	<b>175.913,94</b>
COMUNE DI CORIANO	<b>84.604,26</b>
COMUNE DI RICCIONE	<b>0,00</b>
COMUNE DI BELLARIA	<b>109.807,42</b>
COMUNE DI S.MAURO P.	
COMUNE DI POGGIO B. (*)	<b>22.629,95</b>
COMUNE DI TORRIANA (*)	<b>17.929,81</b>
COMUNE DI CATTOLICA	<b>14.753,31</b>
COMUNE DI GEMMANO	<b>2.242,44</b>
COMUNE DI MISANO ADR.	<b>16.923,22</b>
COMUNE DI MONDAINO	<b>1.467,81</b>
COMUNE DI MONTECOLOMBO	<b>2.909,97</b>
COMUNE DI MONTEFIORE C.	<b>527,13</b>

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>1.477.089,44</b>
<b>Investimenti non realizzati e non definiti soggetti attuatori ( scheda 4/b acc. progr. 2001/2003 e 2004/2006)</b>	<b>2.220.764,67</b>
<b>Residuo debito Vs Enti per legge 32/93</b>	<b>503.739,15</b>
<b>Totale residuo da legge 204/95 e legge 32/93 ovvero Saldo al 31.12.15 della posta "Debiti per contr.ripiano disavanzi 87/93"</b>	<b>4.201.593,26</b>

**COMUNE DI RIMINI**

<b>AL 31.12.15</b>	<b>DEBITO RESIDUO VERSO ENTI</b>
<b>ENTI</b>	<b>FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE</b>
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 31.12.15 della posta "Crediti vs Comune Rimini da legge 204/95"</b>	<b>3.214.077</b>

**ALTRI ENTI ESCLUSO COMUNE DI RIMINI**

<b>AL 31.12.15</b>	<b>DEBITO RESIDUO VERSO ENTI</b>
<b>ENTI</b>	<b>FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE</b>
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 MONTESCUDO	<b>486,49</b>
COMUNE DI MORCIANO DI R.	<b>9.304,54</b>
COMUNE DI SALUDECIO	<b>3.741,53</b>
COMUNE DI S.CLEMENTE	<b>3.985,95</b>
COMUNE DI S.GIOVANNI IN M.	<b>7.997,51</b>
COMUNE DI GABICCE	<b>1.091,21</b>
COMUNE DI SAVIGNANO	<b>7.461,07</b>
<b>TOTALE residuo legge 204/95</b>	<b>483.777,56</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>987.516,71</b>

NOTE AL PROSPETTO: L'importo di 987.516,71 quale debito vs controllanti (al netto del credito) rappresenta la differenza tra le due poste risultanti a bilancio al 31.12.2015:

-Debiti vs Enti per contributi legge 204/95 e 32/93 euro 4.201.593

-Crediti vs Comune di Rimini per contr. legge 204/95 euro 3.214.076

(\* ) Si fa presente che il Comune di Poggio Berni si è unito al Comune di Torriana costituendo il Comune di Poggio Torriana.

\*\*\*\*\*

La voce 12) "Debiti tributari" è composta come segue:

DEBITI TRIBUTARI	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
Debito IRES	0	0
Debito IRAP	78.150	139.400
Ritenute redditi lavoro autonomo	0	5.898
Ritenute redditi lavoro dipendente	47.155	35.615
Imposte bollo virtuale DM 17/06/14	0	16
<b>TOTALE</b>	<b>125.305</b>	<b>180.929</b>

La voce 14) "Altri debiti" è composta come segue:

ALTRI DEBITI	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
<b>Entro l'esercizio</b>		
Personale c/retribuzioni	83.989	136.061
Debiti vs organi sociali	0	0
Debiti vs organizzazioni sindacali e Cral	272	2.141
Cauzioni	0	0
Debiti diversi	1.145.843	62.933
<b>Oltre l'esercizio</b>		
Debiti Verso dipendenti per ferie oltre anno	59.640	86.101

Debiti diversi	23.220	0
Cauzioni	2.500	2.500
<b>TOTALE</b>	1.315.464	289.736

La principale posta della voce "debiti diversi" è la seguente:

- 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.

#### **E) RATEI E RISCONTI PASSIVI**

RISCONTI PASSIVI	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
Risconti passivi	1.139	3.735
Ricavi sospesi per contributi c/impianti	881.826	662.995
<b>TOTALE</b>	882.965	666.730

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 218.831 rispetto al precedente esercizio è dovuta all'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.

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

Nell'esercizio 2015 non sono stati imputati oneri finanziari all'immobilizzazione in corso TRC.

#### **CONTI D'ORDINE**

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

CONTI D'ORDINE	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2015
<b>RISCHI ASSUNTI</b>		
Fideiussioni prestate	3.216.583	1.756.138
<b>IMPEGNI ASSUNTI</b>		
Fideiussioni ed altre garanzie da terzi	2.340.588	2.203.394
Impegni contrattuali	53.885.467	43.309.421
<b>BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA</b>	250	637
<b>TOTALE</b>	59.442.888	47.269.590

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:

1) fideiussioni ricevute relative ai seguenti contratti: progettazione ed esecuzione TRC, mezzi ausiliari TRC, direzione lavori operativa per opere strutturali TRC, direzione lavori e sicurezza in fase di esecuzione TRC, servizi di trasporto Tpl Alta Valmarecchia Valmabus, servizi di trasporto a chiamata “Valmarecchia e “Valconca”, servizi di trasporto mediante trenini, servizio di trasporto palestres, locazione deposito via Coletti, utilizzo spazi pubblicitari su pensiline;

2) impegni contrattuali inerenti il TRC:

- compromessi per acquisto aree di competenza del TRC - FS R.F.I e l’acquisto case cantoniere euro 1.903.033
- atto integrativo per spostamento interferenze tra TRC e linea ferroviaria BO-AN – R.F.I BO 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 14.183.643
- 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 3.610.767
- contratti per la fornitura veicoli e progettazione sistema di guida euro 13.196.929
- indennità di esproprio depositati al MEF per realizzazione TRC euro 2.294.225
- convenzioni per componenti Commissione di Collaudo del TRC euro 105.077
- convenzione per la Direzione Lavori per opere strutturali TRC euro 48.689
- incarico Direttore lavori e sicurezza in fase di esecuzione lavori TRC euro 243.732
- incarico supporto a Direzione Lavori progetto TRC euro 31.158
- incarico consulenza giuridico – amministrativa progetto TRC euro 14.363
- incarico Ispettore Specialista e Direzione Operativa per opere inerenti impianti di trazione linea aerea TRC euro 19.032
- incarico di progettazione e coordinamento sicurezza in fase progettuale della “sistemazione definitiva degli impianti ferroviari a seguito delle modifiche del blocco automatico a correnti codificate (BAcc) sulla tratta Rimini – Riccione della linea Rimini – Ancona” per realizzazione TRC euro 6.090.

**COMMENTI ALLE POSTE DI CONTO ECONOMICO E CONFRONTO  
CON BILANCIO PREVENTIVO 2015**

Ai sensi dello Statuto di Agenzia Mobilità della Provincia di Rimini – A.M. s.r.l. consortile e come prassi consolidata si forniscono di seguito informazioni e dettagli sulle poste economiche di bilancio evidenziando anche gli scostamenti con il bilancio preventivo 2015 ed i fattori che li hanno determinati.

**A VALORE DELLA PRODUZIONE**

	2014	PREVENTIVO 2015	2015
VALORE PRODUZIONE	21.514.623	23.504.310 (compresi contributi a pareggio deliberati dall'Assemblea)	25.315.646

Si ha rispetto allo scorso esercizio un aumento del valore della produzione di euro 3.801.023, dovuto principalmente alla diversa appostazione contabile di euro 2.220.598 per contributi ex CCNL da Regione E.R. inclusi ora nella voce di ricavo “contributi c/esercizio per i servizi minimi TPL” (precedentemente imputati quale voce di debito verso gestore del servizio) ed al rilievo di sopravvenienze attive imputate a stralcio di fatture da ricevere da ATG per euro 1.740.208, come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016).

Si evidenzia che la variazione del consuntivo 2015 rispetto al preventivo è prettamente costituita dal rilievo delle sopravvenienze attive di cui, come evidenziato precedentemente, il valore più consistente è relativo allo stralcio delle fatture da ricevere da ATG e di alcuni accantonamenti specifici.

Si espongono di seguito i componenti del valore della produzione:

**A 1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni per tipo di attività.**

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Biglietti dell'attività di trasporto	15.229	0	1.389
Servizi particolari di trasporto pubblico locale	161.263	297.610	216.899
TOTALE	176.492	297.610	218.288

I ricavi delle vendite subiscono un incremento quale valore assoluto di euro 41.796 rispetto al 2014, dovuto all'inserimento del contributo degli Enti non soci per le percorrenze del Gestore ATG stimate in euro 136.000 e alla contemporanea riduzione dei ricavi da bigliettazione e per servizi di trasporto palestre e servizi speciali di trasporto per euro 94.204.

Il decremento rispetto al preventivo è dovuto principalmente al fatto che il contributo degli Enti non soci previsto in euro 254.610 includeva anche le percorrenze Valmabus e dell'Alta Valmarecchia, poi risultanti coperti integralmente dal Contributo da Regione per servizi minimi TPL 2015.

**A 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni** di euro 453.936, 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 2015 come da ricognizione della Direzione Generale/RUP del TRC con comunicazione del 24.03.2016 (prot. 2105/16). L'incremento del valore rispetto al 2014 è dovuto alla liquidazione dell'Incentivo previsto dal Codice Contratti Pubblici (ex Merloni), inerente le opere civili, lo spostamento sottoservizi ed i lavori eseguiti da Alstom per la realizzazione TRC e la gara di appalto per la fornitura di paline di fermata TPL, così come da Delibera Assemblea Consorziale del 30.07.2015.

	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	397.697	445.000	453.936

Il valore del 2015 è così composto:

- costi di personale diretto staff TRC capitalizzati euro 192.348
- costi di personale indiretto a supporto staff TRC euro 257.895
- costi di personale da capitalizzare per realizzazione immobilizzazione "Paline di fermata" euro 3.693

**A 5) Altri ricavi e proventi** costituiti dai

Altri ricavi "**vari**"

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

1 RICAVI DIVERSI	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Provvigioni, locazioni e proventi vari	191.434	185.000	177.374
Plusvalenze da alienazione cespiti gestione caratteristica	205	0	0

Sopravvenienze attive	84.154	0	1.883.861
Risarcimento danni da terzi	250	0	10.402
Rivalutaz.ne acc.ti imposte TFR	2.365	3.000	2.382
Rimborsi diversi	38.272	12.000	127.925
TOTALE	316.680	200.000	2.201.944

la voce **Provvigioni, locazioni e proventi vari** comprende per euro 146.740 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 19.400 il canone per la concessione di spazi pubblicitari sulle pensiline del trasporto pubblico locale di proprietà, per euro 4.335 locazioni del deposito di Via Coletti e di una porzione del terreno di Via Rubicone;

nella voce **Sopravvenienze attive** per euro 1.883.861 gli importi più rilevanti sono relativi a:

- stralcio fatture da ricevere per oneri aggiuntivi ATG anni 2012-2013 per euro 351.098, anno 2014 per euro 1.269.109, riduzione accantonamento per interessi e penali per euro 120.000, come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016)
- conguagli di utenze relativi ad anni precedenti per euro 8.774
- cancellazione fondo accantonato nel 2011 per vertenza Segretario Assemblea Consorziale Saracino per euro 15.492
- chiusura fondo per Concorso a premi "Compra, viaggi e vinci 2014" per euro 7.098
- recupero oneri malattia 2011, sgravi contributivi su premi retribuiti e rimborsi INPS 2014 per euro 20.820
- stralcio debiti per passi carrabili 2009-2010 per euro 7.944 in seguito a richiesta di riesame in autotutela
- stralcio debito per progetto Matisse 1998 per euro 23.220 (quota parte mai richiesta da Telecom)
- stralcio della valorizzazione delle ferie e dei riposi compensativi non usufruiti ed imputati 2014 per euro 59.640 a seguito di nuova valorizzazione per il 2015;

la voce **Rimborsi diversi** per euro 127.925 comprende:

- rimborso cauzione per fornitura mezzo TRC in seguito a fallimento di A.P.T.S per euro 99.963
- recupero spese giudiziarie per cause con Comune di Riccione ed espropriati per euro 9.609
- indennità di occupazione case cantoniere per euro 1.338
- rimborsi vari per euro 17.015, relativi ad addebiti di utenze ex gestione sosta al Comune di Rimini, di spese di telefonia mobile a dipendenti, di quote assicurative extraprofessionali ad amministratori e al rimborso di corsi di formazione da Fondirigenti.

2 CORRISPETTIVI	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Proventi per prestazioni di servizi a terzi	277.817	271.500	263.781
Proventi per servizi vari ad Enti Locali	95.985	97.000	95.717
TOTALE	373.802	368.500	359.498

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 33.818;

la voce **Proventi per servizi vari a Enti Locali** per euro 95.717 comprende quanto fatturato al Comune di Rimini in relazione alla convenzione per il servizio di controllo varchi accessi ZTL, che ha scadenza in data 08.01.2016.

la voce **"Contributi in c/esercizio"**

voce così composta:

CONTRIBUTI IN C/ESERCIZIO	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Contributi c/esercizio Regione Emilia Romagna	14.814.434	17.035.032	17.027.758
Quota annua contributi c/capitale a storno ammortamenti	203.597	260.000	218.832
Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali	4.743.422	4.425.390	4.335.390
Contributi incrementi e riqualificazione TPL	488.499	472.778	500.000
TOTALE	20.249.952	22.193.200	22.081.980

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 differenza rispetto a quanto imputato nell'anno 2014 è dovuta al fatto che la Regione E.R. dal 2015 liquida in maniera indistinta e quale contributo per servizi minimi TPL il contributo a copertura rinnovo CCNL che precedentemente veniva liquidato ad A.M. quale importo da versare al gestore e quindi rilevato in contabilità quale debito verso lo stesso;

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 4.335.390 come da tabella analitica di riparto allegata al Bilancio Preventivo 2015. I contributi consortili 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.

Nel 2015 in via del tutto prudenziale la posta di ricavo "Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali" pur prevista a Bilancio Preventivo 2015 non è comprensiva del contributo per la riduzione della velocità commerciale, come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016).

Tali rimborsi da Enti presenti fino al bilancio 2014 e preventivo 2015 a carico di: Provincia di Rimini, il Comune di Rimini ed il Comune di Riccione si riferiscono ad impegni presi in Assemblea dei Soci (Delibera di nr. 9/2003);

la voce di ricavo **Contributi per incremento e qualificazione TPL** comprende contributi per euro 500.000 erogati dalla Regione per iniziative e progetti a sostegno del TPL.

## B. COSTI DELLA PRODUZIONE

COSTI DELLA PRODUZIONE	2014	PREVENTIVO 2015	2015
B6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	13.015	12.000	12.811
B7. Per Servizi	18.776.377	21.347.705	19.864.137
B8. Per godimento beni di terzi	107.143	111.700	114.138
B9. Per il personale	1.371.109	1.325.000	1.443.695
B10. Ammortamenti e svalutazioni	2.745.212	471.720	475.475
B12. Accantonamenti per rischi	0	0	1.843.000
B13. Altri accantonamenti	698.000	100.000	65.000
B14. Oneri diversi di gestione	78.097	66.500	133.694
TOTALE	23.788.953	23.434.625	23.951.950

I costi della produzione, per l'insieme delle attività in essere, subiscono un incremento di euro 162.997 rispetto al 2014, a fronte di un aumento del valore della produzione di euro

3.801.023. La tabella di seguito riportata offre un dettaglio dei principali costi compresi nella voce costi.

Alla posta B7. **Per Servizi**

B7 – Costi per servizi	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Manutenzione e riparazioni da terzi	154.042	140.000	187.117
Assicurazioni	62.410	58.000	55.998
Spese pulizia	15.030	16.000	12.429
Spese per utenze	126.352	104.000	111.121
<u>Per Servizi Professionali:</u>			
Prestazioni Tecniche	11.517	50.000	59.997
Prestazioni Legali	25.369	10.000	45.590
Iniziative promozionali ed informative	4.989	100.500	830
Costi del consiglio di amministrazione	7.692	1.000	11.323
Costi per collegio dei revisori	23.005	20.000	24.128
Quote associative	1.592	1.500	1.610
Altri servizi professionali	252.239	268.000	256.957
Addestramento software	2.520	2.000	6.750
<b><u>Appalti ed affidamenti servizi:</u></b>			
Appalto servizio trasporto e vari TPL	18.089.620	20.576.705	19.090.287
<b>TOTALE</b>	<b>18.776.377</b>	<b>21.347.705</b>	<b>19.864.137</b>

Nelle spese per utenze sono compresi euro 12.046 che si riferiscono ad utenze della gestione sosta non ancora trasferite 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 59.997 riguardano:

- riconoscimento mancato incasso a Start Romagna per servizio di trasporto pubblico gratuito effettuato a Capodanno per euro 5.100;
- consulenze Ferretti Consulting e Dott. Brunazzi per progetto Agenzia Unica TPL per euro 20.348;

- redazione relazione stima giurata patrimonio consortile per trasformazione A.M. in S.r.l. consortile Studio Commerciale Faini per euro 33.280;
- stima valore di mercato redatta da Agenzia delle Entrate, da utilizzare come prezzo di vendita del fabbricato ad uso uffici sito in via C.A. Dalla Chiesa, per euro 1.269.

Le **Spese per prestazioni legali e notarili** per euro 45.590, che risultano maggiori rispetto al Preventivo 2015 per i motivi di seguito riportati, comprendono:

- consulenza giuridica Avv. Bernardini per euro 20.696 non considerate nel preventivo 2015 in quanto riferiti a contratto per assistenza al servizio TPL che risultava sospeso al momento dell'elaborazione del Preventivo e riattivato solo in seguito per l'assistenza agli adempimenti connessi alla trasformazione di A.M. in società s.r.l. consortile ed alla nuova costituzione dell'Agenzia Unica Romagnola;
- assistenza legale per difesa giudizio causa con IgpDecaux per euro 11.966, di cui al momento della stesura del preventivo 2015 non ne era nota l'esigenza;
- consulenza per trasformazione A.M. in S.r.l. consortile notaio Maltoni euro 9.055;
- vidimazioni e varie per euro 1.444;
- assistenza per escussione fideiussione in seguito a fallimento APTS per fornitura mezzi TRC Studio Legale Compatangelo euro 2.428.

La voce **Altri servizi professionali**, che nell'entità confermano il preventivo, contiene, tra gli importi più rilevanti:

- spese per servizi comuni da addebitare a Start Romagna euro 146.740 (presente equivalente posta di ricavo);
- corrispettivo per fornitura lavoro temporaneo per i servizi contabili e per lo staff TRC euro 30.930;
- servizio di gestione paghe da parte di Assoservizi euro 6.369, servizio di somministrazione lavoro temporaneo da Obiettivo Lavoro euro 8.434, compenso Studio Commerciale Faini per visto di conformità su crediti iva per rimborso euro 2.769;
- costi mensa (al netto del recupero al dipendente) euro 11.743;
- costi per formazione ed aggiornamento professionale euro 6.527;
- commissioni passive per servizi di trasporto mediante trenini ad Enti Locali euro 18.612;
- costi per beni non strumentali euro 2.630 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 sedi uffici per euro 1.651 e su cantieri TRC per euro 9.950;
- spese varie per trasferte euro 2.514;
- consulenze per sicurezza e sanitarie euro 4.461.

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

- 1 corrispettivo base (per contratto d'affidamento in regime di proroga fino a tutto il 31.12.2015) per euro 17.060.807, al netto di decurtazione per minori percorrenze e comprensivo della quota a rimborso di oneri per rinnovo CCNL dei Gestori di euro 2.220.598 (negli anni precedenti considerata tra i crediti ed i debiti in quanto trattata a parte dalla Regione) elargita dalla Regione e da erogare al Gestore TPL. Tale diversa appostazione contabile del 2015 (inserimento tra i costi e ricavi e i debiti per fatture da ricevere) è stata indotta in quanto la Regione ha variato le modalità di erogazione accorpando tale contribuzione a quella per i servizi minimi. Inoltre, con la Delibera di Giunta Regionale (n. 693/2016) sono state formalizzate ulteriori specifiche in merito alla natura di tali contributi; a fronte del costo come specificato sopra si ha analoga voce di ricavo tra i "contributi in c/esercizio".  
Il costo inserito nel Preventivo 2015 di euro 17.720.705 era stato calcolato con una previsione di incremento Istat per circa euro 200.000 e senza considerare la decurtazione del corrispettivo per minori percorrenze chilometriche effettuate di euro 460.000 circa, dato che tale valore è determinato solo a fine esercizio;
- 2 corrispettivo per servizi vari di trasporto pubblico locali ad altri gestori minori per euro 477.209, che si riferisce ai trasporti nell'Alta Valmarecchia a cura del Consorzio Valmabus;
- 3 corrispettivi per servizi particolari di trasporto quali servizi a chiamata Concabus euro 99.015 e ValmaBass euro 91.582, navette per Centro facile durante le festività natalizie ed altri servizi speciali euro 5.955, per un totale di euro 196.552. La differenza tra il preventivo ed il consuntivo 2015 è dovuto principalmente all'assenza nel consuntivo dei servizi aggiuntivi a gestore, come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016)
- 4 servizi di trasporto per palestre scolastiche per euro 47.991;
- 5 il costo per rimborso al gestore di maggior oneri sostenuti nel 2015 (ai termini del contratto d'appalto in essere) per un totale di euro 1.307.728 è stato determinato come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016).

Alla posta **B 8) Costi per godimento beni di terzi** abbiamo:

B 8. Costi per godimento beni di terzi	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Canoni di competenza dell'esercizio	79.411	83.700	82.825
Manutenzioni ordinarie su beni in godimento	27.732	28.000	31.313
TOTALE	107.143	111.700	114.138

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 multifunzione 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. L'incremento del costo è relativo al canone software per la fatturazione elettronica, obbligatoria dal 31 marzo 2015.

#### La voce di costo **B 9) Costo per il Personale**

B 09. Costo per il personale	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Salari e stipendi	994.693	950.000	1.053.176
Oneri sociali	305.485	305.000	318.471
Trattamento di fine rapporto	69.142	70.000	68.636
Altri costi	1.789	0	3.412
<b>TOTALE</b>	<b>1.371.109</b>	<b>1.325.000</b>	<b>1.443.695</b>

Il costo del personale vede un incremento di euro 72.586 rispetto al 2014 e di euro 118.695 rispetto al preventivo 2015. Tale variazione è dovuta alla liquidazione per euro 66.448 dell'Incentivo previsto dal Codice Contratti Pubblici (ex Merloni), inerente le opere civili, lo spostamento sottoservizi ed i lavori eseguiti da Alstom per realizzazione TRC e la gara di appalto per la fornitura di paline di fermata TPL, per il periodo dal 01.12.2009 al 31.12.2015 come da "Regolamento per la disciplina degli incentivi per la progettazione (ex art.93 comma 7 ter Codice Contratti Pubblici" approvato con Delibera Assemblea Consorziale del 30.07.2015, totalmente capitalizzate nelle immobilizzazioni in corso di realizzazione.

Nel 2015 è stata imputata la valorizzazione delle ferie residue per euro 86.101, superiore a quanto imputato nel 2014, pari ad euro 59.640.

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 2014 per euro 107.103.

Come in ogni esercizio si è provveduto a capitalizzare 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, pur compresi nei costi di produzione, non influenzano il risultato finale dell'esercizio 2015 (nota della Direzione prot.2105 del 24.3.2016 e nota prot.1797 del 14.3.2016).

La posta B10 **Ammortamenti e Svalutazioni** comprende:

B 10. Ammortamenti e svalutazioni	2014	PREVENTIVO 2015	2015
a) Ammortamento imm.ni immateriali	2.286	2.286	2.656
b) Ammortamenti imm.ni materiali	469.458	469.434	472.819
c) Altre Svalutazioni immobilizzazioni	2.232.618	0	0
d) Svalutazione crediti vs utenti	40.850	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>2.745.212</b>	<b>471.720</b>	<b>475.475</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.

La posta **B 12) Accantonamenti per rischi** per euro 1.843.000 riguarda per euro 1.800.000 l'accantonamento effettuato in base al possibile esito dell'accordo bonario in fase di definizione con Italiana Costruzioni ed euro 43.000 per contenzioso con SGR Reti S.p.A., per i quali si è dato dettaglio nella parte relativa ai Fondi.

La posta **B 13) Altri accantonamenti** per un totale di euro 65.000 è costituita da accantonamenti effettuati, in base al principio di prudenza, come segue:

- al Fondo vertenze legali per euro 40.000;
- al Fondo oneri copertura rinnovo C.C.N.L. per euro 25.000

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

Per quanto riguarda gli **Oneri diversi di gestione**, la tabella che segue riporta un dettaglio dei principali costi di tale voce.

B 14 ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2014	PREVENTIVO 2015	2015
Spese generali	23.400	21.500	22.887
Imposte comunali immobili	20.674	21.000	20.902
Altre tasse non su reddito d'esercizio	23.630	23.500	24.083
Tassa proprietà mezzi trasporto	751	500	635
Minusvalenze da cessione cespiti	428	0	3.913
Sopravvenienze passive	9.214	0	61.274
<b>TOTALE</b>	<b>78.097</b>	<b>66.500</b>	<b>133.694</b>

Per quanto attiene la voce «Sopravvenienze passive», che è quella che si discosta maggiormente da consuntivo 2014 e preventivo, i valori più rilevanti sono: euro 19.789 relativi alla quota parte di

AM nel progetto GIM/AVM anni 2012-2013-2014, di cui euro 6.620 per cancellazione immobilizzazioni in corso ed euro 13.169 per costi fatturati posticipatamente; euro 18.446 per un minor rimborso velocità commerciale ricevuto da Enti per l'anno 2013 in seguito a definizione costi maxi rata ATG; euro 709 per quota Comune di Montegridolfo L. 204/95 già utilizzata per altri investimenti; euro 471 relativi all'erogazione del premio a dipendenti 2014; euro 1.397 per rettifiche e fatturazioni varie di competenza dell'anno 2014; euro 18.012 per stralcio crediti per penali a Gestore ATG 2012-2014 come da valutazione di possibile chiusura del lodo prefettizio previsto per il 08.06.2016 (nota della presidenza prot.3486 del 06.06.2016).

### C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI

	2014	PREVENTIVO 2015	2015
16) Altri Proventi Finanziari	1.472	300	4.636
17 ) Interessi e altri oneri finanziari - Altri	(839)	0	(1.066)
TOTALE	633	300	3.570

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

### E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI - E 21. ONERI VARI

I componenti straordinari dell'esercizio 2015 pari ad euro 635.000 sono relativi ad oneri per atto transattivo con Italiana Costruzioni sottoscritto lo scorso esercizio (prot.6709 del 10.11.2014) per fatti verificatisi nel corso del 2014 la cui liquidazione è stata prevista in due parti di euro 317.500 ciascuna rispettivamente nel 2014 e 2015. Inizialmente capitalizzati nell'esercizio 2014 per euro 317.500 sull'immobilizzazione tecnica in corso TRC, sono stati riportati a costo straordinario nell'esercizio 2015 (quale componente negativo di reddito di esercizi precedenti), in seguito a sopravvenuti approfondimenti in occasione della disamina della Commissione di vigilanza che ne ha evidenziato in pieno la natura di penalità connesse ad eventi eccezionali. La quota relativa all'anno 2015 di euro 317.500 costituisce sempre un onere straordinario, a causa della natura di evento sporadico ed eccezionale quali gli indennizzi incorsi a causa degli impedimenti nel territorio di Riccione.

Quanto sopra, come evidenziato anche nella relazione alla gestione, ha generato riserve in contabilità lavori da parte della ditta appaltatrice che comportano maggiori oneri che, quando correttamente quantificati ed unitamente ai maggiori costi gravanti sulla struttura organizzativa di AM, verranno regolarmente riversati su chi ha responsabilità richiedendone regolare risarcimento.

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

Quale costo per IRAP 2015 è stato imputato un valore di euro 139.400.

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	1.363.696
Costi non rilevanti ai fini IRAP	3.351.695
Imponibile teorico	4.715.391
Onere fiscale teorico (3,90%)	183.900
Variazioni in diminuzione	
Inail, Apprendisti, Cuneo fiscale e altri sgravi	1.123.104
Ammortamenti fiscali eccedenti	
Altre Variazioni in diminuzione	81.265
Totale variazioni in diminuzione	1.204.369
Variazioni in aumento	
Compensi amministratori	
Ammortamenti fiscalmente non deducibili	
Imposta Comunale Sugli Immobili	17.884
Altre variazioni in aumento	45.451
Totale variazioni in aumento	63.335
Reddito imponibile IRAP di competenza	3.574.357
Utilizzo perdite fiscali esercizi precedenti	
Reddito imponibile IRAP effettivo	3.574.357
IRAP di competenza	139.400
<b>IRAP in conto economico</b>	<b>139.400</b>

## DIPENDENTI

Qualifiche dipendenti	2013	2014	2015
Dirigenti	3,00	3,00	3,00
Quadri	7,08	6,00	5,64
Impiegati	15,25	15,00	12,10
Operai	1,00	1,00	1,00
<b>TOTALE</b>	<b>26,33</b>	<b>25,00</b>	<b>21,74</b>

## COMPENSI PER CARICHE SOCIALI

I compensi agli Amministratori sono costituiti dal compenso al Presidente (o Delegato) a partire dal mese di agosto.

<b>Compensi per cariche sociali</b>	2013	2014	2015
Amministratori	29.248	7.692	11.323
Collegio Sindacale	23.267	23.005	24.128
<b>TOTALE</b>	52.515	30.697	35.451

\*\*\*\*

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.

CONTO ECONOMICO – UFFICIO PROGETTO TRC		2013	2014	2015
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE DELL'UFFICIO</b>				
A	INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	463.878	397.697	450.243
<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>	<b>1.621</b>
A	CARBURANTI AUTO E MATERIALE VARIO	1.995	1.415	1.621
<b>PER SERVIZI</b>		<b>188.991</b>	<b>172.959</b>	<b>177.890</b>
A	MANUTENZIONI E ATTREZZATURE	239	434	1.928
B	ASSICURAZIONI RUP E CAPO CANTIERE	14.348	14.789	14.322
C	PULIZIE LOCALI UFFICI	3.733	3.985	3.767
D	UTENZE	31.940	27.356	28.904
E	<i>PER SERVIZI PROFESSIONALI :</i>			
E1	SPESE LEGALI	0	0	2.428
E2	SPESE POSTALI	637	584	1.489
E3	ONERI VIGILANZA SUI CANTIERI	4.388	8.307	9.950
E4	1/2 COSTI PER CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	14.624	3.846	5.662
E5	1/2 COMPENSI REVISORI DEI CONTI	11.634	11.503	12.064
E8	1/2 DIREZIONE GENERALE	97.113	88.852	88.137
E9	SERVIZI VARI E AMMINISTRATIVI	4.532	7.894	7.998
E10	SPESE PER TRASFERTE	5.803	5.409	1.241
<b>PER GODIMENTO BENI DI TERZI</b>		<b>43.373</b>	<b>42.184</b>	<b>46.004</b>
A	CANONI AFFITTO E NOLEGGI	43.373	42.184	46.004
<b>ONERI DI PERSONALE</b>		<b>471.990</b>	<b>405.140</b>	<b>458.656</b>
A	COSTI TOTALI DI PERSONALE DIRETTO E INDIRETTO (VALORE CAPITALIZZATO SU IMMOBILIZZAZIONE)	463.878	397.697	450.243
B	SERVIZI MENSA, FORMAZIONE, CRAL, VISITE MEDICHE	8.112	7.443	8.413
<b>AMMORTAMENTI</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
A	AMMORTAMENTI BENI IMMATERIALI	0	0	0
B	AMMORTAMENTI BENI MATERIALI	0	0	0
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>		<b>3.215</b>	<b>4.028</b>	<b>4.383</b>
A	SPESE GENERALI, CANCELLERIA, LIBRI RIVISTE,ECC	3.213	3.664	3.907
B	IMPOSTE VARIE	2	364	476
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>709.564</b>	<b>625.726</b>	<b>688.544</b>
<b>DIFFERENZE TRA VALORE DELLA PRODUZIONE E COSTI DELLA GESTIONE DELL'UFFICIO</b>		<b>245.686</b>	<b>228.029</b>	<b>238.311</b>
<b>PERSONALE TOTALE AM IN FORZA</b>				
		<b>26,00</b>	<b>25,00</b>	<b>25,00</b>
<b>PERSONALE DESTINATO ESCLUSIVAMENTE AL TRC :</b>				
	<b>DIPENDENTI</b>	<b>1,50</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>
	<b>COLLABORAZIONI A TERMINE</b>	<b>6,00</b>	<b>3,00</b>	<b>3,00</b>
	<b>TOTALE</b>	<b>7,50</b>	<b>5,00</b>	<b>5,00</b>
<b>PERSONALE GENERALE DI AM - COLLABORAZIONE</b>				
		<b>4,00</b>	<b>4,50</b>	<b>4,70</b>
<b>TOTALE OCCUPATI STAFF UFFICIO TRC</b>				
		<b>11,50</b>	<b>9,50</b>	<b>9,70</b>
<b>DI CUI :</b>				
	<b>PRESENTI IN VIA DARIO CAMPANA</b>	<b>9,80</b>	<b>8,00</b>	<b>8,30</b>
	<b>PRESENTI IN VIA C.A. DALLA CHIESA</b>	<b>1,70</b>	<b>1,50</b>	<b>1,40</b>

**CAPITALE SOCIALE DI AM .SRL - CONSORTILE**

	<b>ENTE SOCIO</b>	<b>QUOTA CAPITALE SOCIALE AL 31.12.2015</b>	<b>% QUOTA DI PARTECIPAZIONE AL 31.12.2015</b>
1	Bellaria - Igea Marina	92.496,84	0,793
2	Borghi	2.185,14	0,019
3	Cattolica	238.029,18	2,040
4	Coriano	35.520,50	0,304
5	Gabicce Mare	2.185,14	0,019
6	Gemmano	3.723,26	0,032
7	Misano Adriatico	76.685,81	0,657
8	Mondaino	11.119,21	0,095
9	Montecolombo	11.288,06	0,097
10	Montefiore Conca	2.185,14	0,019
11	Montegridolfo	3.201,36	0,027
12	Montescudo	5.225,99	0,045
13	Morciano di Romagna	74.839,73	0,642
14	Poggio 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	Tavoleto	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
	<b>TOTALE</b>	<b>11.665.445,53</b>	<b>100,000</b>

<b>RENDICONTO FINANZIARIO (OIC 10)</b>		<b>2015</b>	<b>2014</b>	
<b>A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale</b>				
Utile (perdita) dell'esercizio	592.866		-2.351.867	
Imposte sul reddito	139.400		78.150	
Interessi passivi/(interessi attivi)	889		421	
(Dividendi)	0		0	
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	3.913		223	
<b>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</b>		<b>737.068</b>		<b>-2.273.073</b>
Accantonamenti ai fondi	1.976.636		807.992	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	475.475		471.744	
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0		2.232.618	
Altre rettifiche per elementi non monetari	-218.832		-203.597	
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		<b>2.233.279</b>		<b>3.308.757</b>
<b>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>		<b>2.970.347</b>		<b>1.035.684</b>
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-8.974		2.182	
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti (anche infragruppo)	-2.815		3.850.102	
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori (anche infragruppo)	-2.955.751		2.436.355	
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	-2.993		6.737	
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	2.597		-607.261	
Altre variazioni del capitale circolante netto	10.389.394		7.599.394	
<b>Flussi Finanziari da variazioni del capitale circolante netto</b>		<b>7.421.458</b>		<b>13.287.509</b>
<b>3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>		<b>10.391.805</b>		<b>14.323.193</b>
Interessi incassati/(pagati)	-889		-421	
(Imposte sul reddito pagate)	0		0	
Dividendi incassati	0		0	
(Utilizzo dei fondi)	-224.082		-65.052	
<b>Flussi Finanziari da Altre rettifiche</b>		<b>-224.971</b>		<b>-65.473</b>
<b>Flusso finanziario della gestione reddituale (A)</b>		<b>10.166.834</b>		<b>14.254.720</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>				
(Investimenti)	-10.142.780		-12.053.174	
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-3.913		-223	
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		<b>-10.146.693</b>		<b>-12.053.397</b>
(Investimenti)	-1.850		0	
Prezzo di realizzo disinvestimenti	9.071		0	
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		<b>7.221</b>		<b>0</b>
(Investimenti)	0		0	
Prezzo di realizzo disinvestimenti	146.445		130.028	
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>		<b>146.445</b>		<b>130.028</b>
(Investimenti)	0		0	
Prezzo di realizzo disinvestimenti	0		0	
<b>Attività finanziarie non immobilizzate</b>		<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Acquisizione o cessione di società controllate o rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide</b>		<b>0</b>		<b>0</b>
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)</b>		<b>-9.993.027</b>		<b>-11.923.369</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>				
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	1.004		0	
Accensione finanziamenti	1.850.882		0	
Rimborso finanziamenti	-1.850.882		0	
<b>Flussi finanziari da Mezzi di Terzi</b>		<b>1.004</b>		<b>0</b>
Variazione a pagamento di Capitale e Riserve	4		2	

Cessione (acquisto) di azioni proprie	0		0	
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	0		0	
<b>Flussi da finanziari da Mezzi Propri</b>		<b>4</b>		<b>2</b>
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)</b>		<b>1.008</b>		<b>2</b>
Disponibilità liquide (inizio periodo)		7.179.469		4.845.116
Incremento (decremento) disponibilità liquide (A ± B ± C)		174.815		2.334.353
<b>Disponibilità liquide (fine periodo)</b>		<b>7.354.284</b>		<b>7.179.469</b>

## CONTRIBUTI CONSORTILI CONSUNTIVO 2015

PROV	COMUNE	PERCORRENZ E KM CONSUNTIVO 2015 (ATG)	% SU TOT KM ENTI SOCI	QUOTE PARTECIPAZIO NE ENTI SOCI AD A.M.	COPERTURA COSTO TPL A GESTORE AL NETTO CONTRIBUTI REGIONALI	COPERTURA COSTO STRUTTURA IN BASE A QUOTE DI PARTECIPAZIO NE	TOTALE CONTRIBUTO PREVISTO PER ENTI SOCI
<b>ENTI SOCI</b>							
RN	BELLARIA IGEA M.	380.794,73	5,31%	0,793%	165.983,80	9.571,16	175.554,96
FC	BORGHI	4.811,37	0,07%	0,019%	2.097,22	229,32	2.326,54
RN	CATTOLICA	128.921,59	1,80%	2,040%	56.195,36	24.621,89	80.817,24
RN	CORIANO	194.121,00	2,70%	0,304%	84.614,99	3.669,14	88.284,13
PU	GABICCE	3.298,42	0,05%	0,019%	1.437,74	229,32	1.667,06
RN	GEMMANO	30.835,55	0,43%	0,032%	13.440,84	386,23	13.827,07
RN	MISANO ADR.	230.002,07	3,20%	0,657%	100.255,11	7.929,70	108.184,81
RN	MONDAINO	11.677,57	0,16%	0,095%	5.090,11	1.146,61	6.236,72
RN	MONTECOLOMBO	30.156,34	0,42%	0,097%	13.144,78	1.170,75	14.315,53
RN	MONTEFIORE C.	17.171,45	0,24%	0,019%	7.484,83	229,32	7.714,15
RN	MONTEGRIDOLFO	2.755,65	0,04%	0,027%	1.201,15	325,88	1.527,03
RN	MONTESCUDO	44.348,76	0,62%	0,045%	19.331,09	543,13	19.874,22
RN	MORCIANO DI R.	93.294,69	1,30%	0,642%	40.666,02	7.748,65	48.414,68
RN	POGGIO TORRIANA	95.248,43	1,33%	0,054%	41.517,64	651,76	42.169,39
RN	RICCIONE	718.296,93	10,01%	5,365%	313.096,92	64.753,15	377.850,07
RN	RIMINI	3.998.603,11	55,71%	79,629%	1.742.942,58	961.086,42	2.704.029,00
RN	SALUDECIO	29.773,66	0,41%	0,108%	12.977,98	1.303,51	14.281,49
RN	SAN CLEMENTE	95.603,27	1,33%	0,102%	41.672,31	1.231,09	42.903,40
RN	SAN GIOVANNI IN M.	61.851,30	0,86%	0,402%	26.960,23	4.851,96	31.812,19
RN	SANTARCANGELO DI R.	400.120,70	5,57%	1,270%	174.407,76	15.328,33	189.736,09
FC	SAVIGNANO SUL R.	53.009,68	0,74%	0,019%	23.106,28	229,32	23.335,60
FC	SOGLIANO AL R.	1.653,52	0,02%	0,019%	720,75	229,32	950,07
PU	TAVOLETO	7.882,15	0,11%	0,019%	3.435,73	229,32	3.665,06
RN	VERUCCHIO	174.209,66	2,43%	0,052%	75.935,88	627,62	76.563,49
	PROVINCIA DI RIMINI	1.474.852,26			0,00		
	Contribuz.25% km extraurbani	368.713,07	5,14%	8,153%	160.717,55	98.403,06	259.120,62
	UNIONE DEI COMUNI VALLE DEL MARECCHIA			0,019%	0,00	229,32	229,32
<b>TOTALE ENTI SOCI</b>		<b>7.177.155</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>3.128.435</b>	<b>1.206.955</b>	<b>4.335.390</b>
<b>ENTI NON SOCI</b>							
<b>TOTALE ENTI NON SOCI</b>		<b>345.356</b>					<b>136.000</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>							
<b>TOTALE</b>							<b>4.471.390</b>



## Relazione sulla gestione



**RELAZIONE SULLA GESTIONE**  
**(Redatta ai sensi dell'art.2428 C.C.)**

1. SITUAZIONE DELLA SOCIETA'
  
2. ANDAMENTO ECONOMICO GENERALE, ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE, ATTIVITA' E PROGETTI NEI SETTORI IN CUI OPERA LA SOCIETA' :
  - 2.1 ANALISI DELL'ATTIVITA' DI REGOLAMENTAZIONE DEL TPL (Trasporto Pubblico Locale)
  - 2.2 TRASPORTO RAPIDO DI COSTA
  - 2.3 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE
  - 2.4 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI
  
3. PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI
  
4. INVESTIMENTI
  
5. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO
  
6. INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI ED ALLE INCERTEZZE
  
7. SITUAZIONE FINANZIARIA E RISCHIO DI LIQUIDITA'
  
8. RISCHI DI NON CONFORMITA' ALLE NORME
  
9. INFORMAZIONI ATTINENTI ALL'AMBIENTE E AL PERSONALE
  
10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO
  
11. RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA AI SENSI DEL DECRETO LEGGE N.185/2008
  
- 12.RINVIO DELL'ASSEMBLEA PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO
  
13. DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

## INTRODUZIONE DELLA PRESIDENZA

Signori Soci,

l'esercizio chiuso al 31.12.2015 riporta un utile di euro 592.866.

A seguito delle dimissioni con efficacia immediata presentate il 13 aprile 2016 dal Presidente Monica Zanzani, l'Assemblea dei Soci di Agenzia Mobilità ha individuato quale nuovo Presidente lo scrivente Massimo Paganelli (Consigliere di AM dal 9 febbraio 2016), il cui mandato scade in concomitanza con l'approvazione del presente Bilancio Consuntivo 2015.

La recente nomina sia quale componente del Consiglio di Amministrazione che come presidente non mi consente che la stesura di una Relazione sintetica delle principali attività che hanno contrassegnato la vita della struttura dopo l'approvazione del Bilancio 2014, il cui merito è interamente attribuibile ai miei predecessori, al Direttore ed al personale di AM, ai quali va il mio doveroso ringraziamento.

Allo scopo, va ricordato che l'assetto istituzionale dell'Agenzia ha subito nell'anno numerose modificazioni ed in particolare: nel corso del 1° semestre 2015 l'incarico di Presidente di AM è stato ricoperto dalla dott.ssa Roberta Frisoni, che ha presentato le sue dimissioni a far data dal 1 luglio, subito dopo l'approvazione del progetto di Bilancio Consuntivo 2014; in assenza della nomina di un nuovo Presidente, le funzioni di legale rappresentanza sono state provvisoriamente attribuite al Consigliere Anziano Claudio Dau e dal 4 agosto la carica è stata assunta dalla Rag. Monica Zanzani, proposta con atto assembleare del 30 luglio.

Va poi ricordato che sono intervenute le dimissioni ad agosto del dott. Francesco Farneti – Componente il Collegio Sindacale – e a fine ottobre quelle della Consigliera Grazia Vaccari.

### **Assetto giuridico di Agenzia:**

Rispetto ai fatti salienti caratterizzanti il 2015 va detto che del processo di modificazione societaria volto alla **costituzione dell'Agenzia della Mobilità Romagnola** (che ha portato alla trasformazione di AM da Consorzio di Enti Locali in SRL consortile a far data dal 1 giugno 2015) si è lungamente riferito nella Relazione al Bilancio 2014, a cui si rinvia, mentre va ricordato che il 15 ottobre l'Assemblea dei Soci ha approvato il *“progetto di scissione parziale e proporzionale della società ATR – soc. cons. a rl e di Agenzia Mobilità provincia di Rimini – A.M. srl consortile a favore della beneficiaria preesistente AMBRA – Agenzia per la Mobilità del bacino di Ravenna SRL , che assumerà per effetto della scissione la denominazione di AGENZIA MOBILITA' ROMAGNOLA – A.M.R. S.R.L. CONSORTILE “.*

L'atto giungeva a valle di attività aziendali (fra le quali si segnala: 1- la relazione di verifica della congruità elaborata sulla base delle risultanze della perizia di stima ; 2- l'approvazione del progetto di scissione) tutte volte a creare le condizioni per la costituzione dell'Agenzia Unica del Trasporto Pubblico di Area Romagnola già a partire dal 1.1.2016 – come all'epoca previsto-, costituzione poi differita per questioni afferenti le relazioni fra gli enti territoriali.

### **Servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL)**

Il 2015 è stato anche l'ultimo anno di vigenza del Contratto di Servizio siglato nel 2005 con ATG per

l'effettuazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, poi novato nel 2009, scaduto nel 2010 e successivamente prorogato. Non si è giunti ad un accordo transattivo volto alla definizione e liquidazione dei debiti pregressi (come si era auspicato nella relazione al Bilancio 2014) ed anzi a fine dicembre 2015 è stato attivato l'arbitrato per la definizione dei tali debiti. Contestualmente, è stato disposto un "Obbligo di Servizio" ex art. 5 par. 5 del Regolamento CEE 1370/2009 finalizzato a garantire la prosecuzione dei servizi di TPL per tutto il 2016, il cui corrispettivo chilometrico è stato fissato dai soci in sede assembleare del 9 febbraio 2016 in attuazione di quanto sancito in un documento/verbale stilato a conclusione di specifico incontro voluto e sollecitato presso il Prefetto di Rimini, avvenuto l'8 febbraio 2016.

Nel contempo si è attivato un ulteriore tavolo prefettizio, demandato ai legali di AM e di ATG, che esprimesse un lodo atto a concludere la vertenza già sopra richiamata per la definizione in via definitiva dei debiti e crediti antecedenti il 2015 con lo spirito di rinnovata collaborazione fra enti di proprietà pubblica sia pure con ruoli e funzioni istituzionali diversi.

### **Lavori infrastruttura Trasporto Rapido Costiero (TRC)**

I lavori per la realizzazione del **TRC** hanno avuto ulteriore corso, pur permanendo le situazioni di criticità nei cantieri attinenti il territorio riccione, criticità già segnalate nella relazione al Bilancio 2014, proseguite fino a fine 2015, e meglio descritte nel prosieguo, sulle quali però sono nel frattempo intervenute sentenze del T.A.R. che hanno segnato un definitivo riconoscimento delle correttezza delle attività di questa Agenzia favorendo la prosecuzione dei lavori per una loro conclusione.

Permangono invece le criticità finanziarie, derivanti in gran parte dai danni conseguenti ai ritardi nell'esecuzione dei lavori (attualmente in corso di definizione) che trovano riscontro nel bilancio consuntivo 2015 con un congruo accantonamento, ma che dovranno successivamente essere oggetto di rivalsa per risarcimento. Sarà necessario chiedere copertura agli Enti, oltre che accelerare le procedure per l'accensione del già deliberato mutuo, per finanziare quelle spese già sostenute per la realizzazione del TRC non fruenti di co-finanziamento da parte dello Stato come già ben evidenziato anche nella relazione al Bilancio consuntivo 2014.

### **Materiale rotabile TRC**

Sul fronte della sostituzione della fallita APTS (mandataria dell'ATI fornitrice dei veicoli TRC) e dell'adozione di una nuova tipologia di veicolo "full electric", predisposto per il montaggio di un sistema di guida ottica in ausilio per l'accosto alle fermate, il Comitato di Coordinamento si è già espresso favorevolmente fin dallo scorso dicembre. Dopo aver vagliato il veicolo filoviario prodotto dalla Carrosserie Hess, le fornitrici hanno recentemente proposto il veicolo prodotto dalla Van Hool ExquiCity 18T – già ritenuto idoneo da questa Stazione Appaltante e di cui si riferirà in Comitato di Coordinamento.

Di tutto quanto sopra sinteticamente riferito si avrà modo di approfondire nel prosieguo della relazione.

## **1. SITUAZIONE DELLA SOCIETA'**

La Vostra Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore del Trasporto Pubblico

Locale ed organo di programmazione e controllo nella Provincia di Rimini. Inoltre la Società si occupa di gestire e mantenere gli asset per la mobilità e le proprietà immobiliari, nonché di portare a termine la realizzazione del TRC (Trasporto rapido di costa) per la quale è stazione appaltante, co-finanziatrice e soggetto individuato per l'ottenimento della concessione trentennale della stessa.

Ai sensi dell'art.2428 C.C. si segnala che l'attività viene svolta nella sede legale di Via C.A.dalla Chiesa 38 a Rimini e nella sede secondari di Via D.Campana 67 a Rimini.

## **2. ANDAMENTO ECONOMICO GENERALE, ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE, ATTIVITA' E PROGETTI NEI SETTORI IN CUI OPERA LA SOCIETA'**

Il contesto generale del Paese presenta non poche incertezze e penalizzazioni nel settore dei servizi pubblici essenziali data la carenza di iniziative a livello di Stato centrali e per stimolare piani di investimento indispensabili nel settore nei quali si opera.

Di seguito vengono esposte le relazioni inerenti i singoli rami di attività della Società

### **2.1 ANALISI DELL'ATTIVITA' DI REGOLAMENTAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SERVIZI REGOLATI DA AGENZIA MOBILITÀ**

Dall'1 gennaio 2015 il servizio di bus a chiamata nella Valle del Conca è regolato da un nuovo contratto di servizio con validità annuale e possibilità di proroga per altri 12 mesi, stipulato con la ditta Merli di Rimini, che è risultata vincitrice della gara indetta da Agenzia Mobilità dopo la scadenza del precedente contratto con la ditta GAM-Giorgi.

Nel corso dell'anno è stata espletata una gara anche per il servizio a chiamata in Valmarecchia, dove si è avuta riconferma del precedente gestore, Coop. La Romagnola ONLUS. Il nuovo contratto è decorso dal 20 agosto 2015 ed anche in questo caso la validità è di 12 mesi + possibilità di proroga per altrettanti.

Con la nuova regolazione, entrambi i servizi sono passati dal regime *gross cost* applicato precedentemente (ricavi tariffari in capo all'ente affidante) a quello *net cost*, per cui la percezione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio spetta ora ai gestori.

Da rilevare che le rispettive gare, svolte con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, hanno posto capo a una riduzione del costo dei servizi quantificabile in € 22,02 giornalieri nel caso della Valconca e in € 7,12 giornalieri in Valmarecchia.

Fatta questa premessa - che riguarda una parte del servizio marginale ma significativa di come Agenzia ha provveduto a razionalizzare l'offerta di trasporto pubblico - passando al *core bussines*, i servizi regolari urbani ed extraurbani, si rileva come nel 2015 la percorrenza a consuntivo della rete "storica" affidata al Consorzio ATG è stata di vett.km 7.157.196. Si è registrato un ulteriore ridimensionamento di vett.km 46.840 rispetto all'anno precedente (-0,7%) dovuto a provvedimenti di riprogrammazione (gran parte dei quali varati nel corso del 2014) che hanno interessato varie linee, pur in presenza di alcune importanti novità come il prolungamento della linea 4 a Marina Centro nelle ore serali del periodo estivo e l'istituzione del servizio notturno su tutte le linee di costa dal 26

giugno al 30 agosto, provvedimenti che peraltro non hanno pesato in modo rilevante sul bilancio delle percorrenze, in quanto adottati attraverso un diverso impiego delle risorse disponibili.

Dal 14.10.2015, con il trasferimento del mercato ambulante di Rimini dal sito di piazza Malatesta al quadrante Sud-Est della città, il mercoledì e sabato mattina è in funzione un apposito servizio circolare ("Navetta Grandi Mercati") con frequenza 10 minuti e percorso lungo le mura cittadine. Tutte le linee che transitano sul percorso Stazione ferroviaria–Arco d'Augusto nei giorni di mercato fino alle ore 15 vengono deviate su via Roma e via Bastioni Orientali: trattandosi di un itinerario all'incirca simmetrico a quello normale, non si registra una maggiore percorrenza.

Le autolinee dell'Alta Valmarecchia, trasferite alla competenza della Provincia di Rimini da quella di Pesaro-Urbino nel luglio 2013, hanno infine raggiunto la percorrenza annua di vett.km 305.903, con un incremento dell'1,2% (+vett.km 3668), derivante da un'ampia riorganizzazione dei servizi attuata tra il 2014 e il 2015, che ha rafforzato l'offerta sulle direttrici principali e ridotto o eliminato i servizi a scarsa o nulla frequentazione.

Si evidenzia che, in questa fase, Agenzia Mobilità si è trovata a gestire ben quattro diversi contratti di servizio, situazione che non ha riscontro in nessun altro bacino della Regione: oltre a quello con l'affidatario principale vi sono i due contratti del servizio a chiamata e quello dell'alta Valmarecchia.

La percorrenza complessiva dei servizi di TPL regolati da AM attraverso i vari contratti di servizio è stata di vett.km 7.641.321, con una diminuzione di vett.km 48.279 rispetto al 2014 (-0,6%).

ASSETTO DEI SERVIZI TPL NEL BACINO PROVINCIALE DI RIMINI							
Tipologia	Competenza	Servizi	Affidatario	PERCORRENZA 2015 (vett*km)	Numero e tipo Contratto di Servizio	scad.	Emittenti e titoli di viaggio
Servizi urbani	Comune Rimini	Linee urbane di Rimini	ATG	1.212.016	1	31.12.16	Start Romagna SpA
	Provincie a RN	Linee urbane a estens. intercomunale	ATG	4.329.757			
	Comune Riccione	Linea urbana 43	ATG	134.592			
	Comune Misano A.	Linea urbana 61	ATG	5.979			
			<b>Tot. Servizi urbani</b>	<b>5.682.344</b>			
Servizi extraurbani	Provincie a RN	Rete principale	ATG	1.474.852	2	31.12.16	Valmabus (titoli Start integrati)
		Rete ALTA VALMARECCHIA (ex PU)	Cons. VALMABUS	305.903			
		Servizio a chiamata Valconca	Merli	117.040			

	Servizio a chiamata Valmarecchia	Coop. La Romagnola	61.182	4	Net cost	19.08. 16	La Romagn ola (int. tariff. parziale)
	<b>Tot. Servizi extraurbani</b>		<b>1.958.977</b>				
	TOTALE PERCORRENZA ANNUA BACINO		<b>7.641.321</b>				
	AGGREGAZIONW PERCORRENZE PER COMPETENZA		<b>6.288.734</b>	PR OV RN	1.352587	COMU NI	
	AGGREGAZIONW PERCORRENZE PER AFFIDAMENTO		<b>7.157.196</b>	AT G	484.125	ALTRI GEST.	

Nei grafici che seguono, si può apprezzare maggiormente come negli ultimi anni si sia proceduto a un'opera di estrema razionalizzazione dei servizi. Quelli "a chiamata" (iniziati nel febbraio 2009 con l'esperimento in Valconca e implementati dall'agosto 2012 anche in Valmarecchia) hanno fatto segnare un incremento costante (solo nel 2015 c'è stata una leggera flessione), mentre tutti gli altri hanno subito riduzioni, in alcuni casi anche drastiche. Il venir meno di una parte considerevole delle risorse regionali, ha causato nel triennio 2011–2013 l'applicazione di quanto previsto dal *Patto per il trasporto pubblico regionale e locale* (siglato nell'ultimo scorcio del 2010 dalla Regione e da tutti gli attori del settore: province, comuni con oltre 50.000 abitanti, agenzie, operatori ed organizzazioni sindacali), che prevedeva un ridimensionamento dell'offerta fino al 5% e l'aumento delle tariffe. In questo quadro, la trasformazione in "taxi-bus" di vari servizi a bassa frequentazione ha contribuito al controllo dei costi, molto inferiori in tale segmento rispetto a quelli dei servizi "regolari". Un discorso analogo può essere fatto per i servizi ex Provincia di Pesaro-Urbino, Nell'ottobre 2015 la Regione Emilia-Romagna ha approvato l'*Atto di indirizzo per il triennio 2016–2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale*, il quale tra l'altro si consente in ogni singolo bacino uno scostamento del 2,5% nel triennio delle percorrenze, a contributo regionale invariato.

A seguito di questa disposizione, sentiti gli Enti soci, è stata tempestivamente programmata per l'anno 2016 una ulteriore riduzione dell'offerta di trasporto. Ancora una volta si è operato nella direzione di limitare l'intervento alle parti del servizio con le più basse prestazioni.

Un ampio margine di recupero è stato individuato nella riprogrammazione di gran parte delle linee nella giornata di sabato (orario invernale): nella quasi totalità dei casi è stata introdotta una riduzione del servizio nella fascia pomeridiana, tra le ore 14 e le 20, riduzione riguardante corse che in tale giornata risultavano poco frequentate. In tutto sono stati recuperati 1.250 vett.km/g concentrati in tale giornata e in tale fascia oraria, cui si aggiungono 185,5 vett.km/g di tagli a corse nei giorni feriali.

La modifica al programma d'esercizio è entrata in vigore il 18 gennaio 2016.

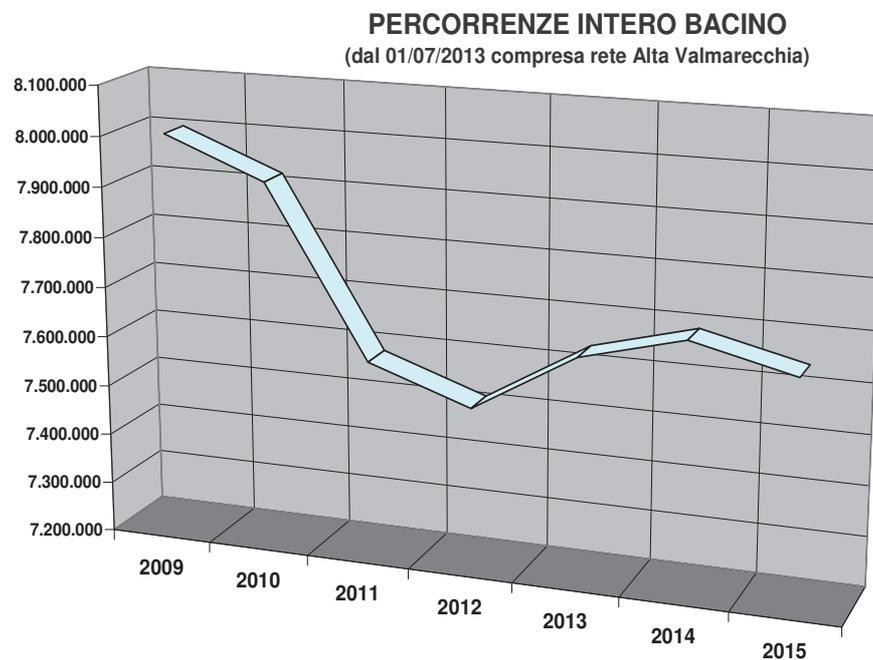
**BACINO DI RIMINI - Serie storica percorrenza annua vett\*km percorrenze 2009—2015**

ENTE COMPETENTE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variazione 2015→2009	
<b>PROVINCIA RN</b>	6.281.620	6.258.537	6.076.640	5.965.928	5.940.546	5.844.075	5.804.609	<b>-477.011</b>	- <b>7,6%</b>
<b>Comune Rimini</b>	1.416.454	1.388.807	1.268.034	1.281.271	1.228.696	1.221.371	1.212.016	<b>-204.438</b>	- <b>14,4</b> %
<b>ALTRI COMUNI</b>	244.545	216.642	161.281	141.063	137.763	139.101	140.571	<b>-103.974</b>	- <b>42,5</b> %
<b>TOTALE CONTRATTO DI SERVIZIO (ATG)</b>	<b>7.942.619</b>	<b>7.863.986</b>	<b>7.505.955</b>	<b>7.388.262</b>	<b>7.307.004</b>	<b>7.204.547</b>	<b>7.157.196</b>	<b>-785.423</b>	- <b>9,9%</b>
<i>PROVINCIA RN - Bus a chiamata -</i>	<i>58.201</i>	<i>57.323</i>	<i>78.548</i>	<i>126.140</i>	<i>177.850</i>	<i>183.840</i>	<i>178.222</i>	<b>120.021</b>	<b>206,</b> <b>2%</b>
<b>RETE STORICA (ATG+CHIAMATA)</b>	<b>8.000.820</b>	<b>7.921.309</b>	<b>7.584.503</b>	<b>7.514.402</b>	<b>7.484.854</b>	<b>7.388.387</b>	<b>7.335.418</b>	<b>-665.402</b>	- <b>8,3%</b>
<b>PROV. RN x ALTA VALMARECCHIA dal 1.07.2013</b>	0	0	0	0	151.442	302.235	305.903	<b>305.903</b>	=
<b>INTERO BACINO</b>	<b>8.000.820</b>	<b>7.921.309</b>	<b>7.584.503</b>	<b>7.514.402</b>	<b>7.636.296</b>	<b>7.690.622</b>	<b>7.641.321</b>	<b>-359.499</b>	- <b>4,5%</b>



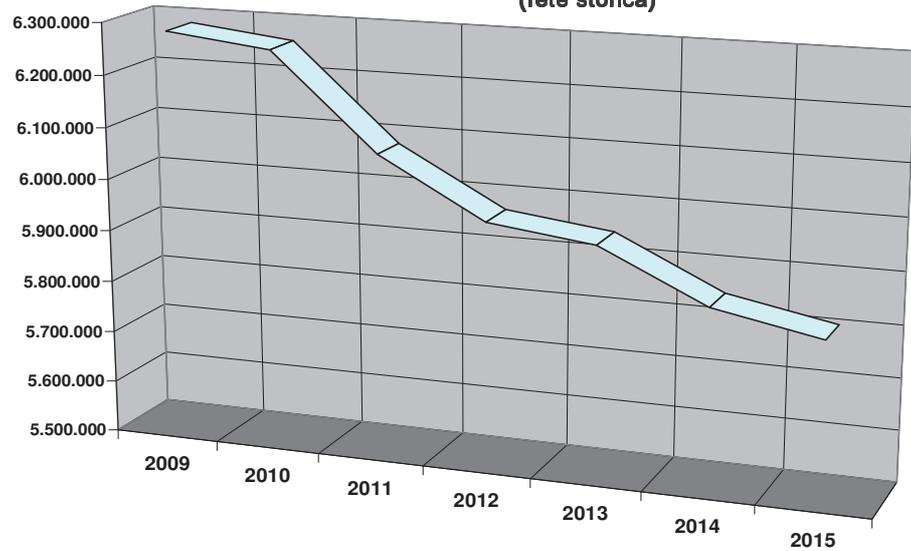
**Variazione delle percorrenze nel Bacino provinciale di Rimini (2009 = 0).**

**Dal luglio 2013 nei servizi di competenza della Provincia è compresa la rete dell'alta Valmarecchia**



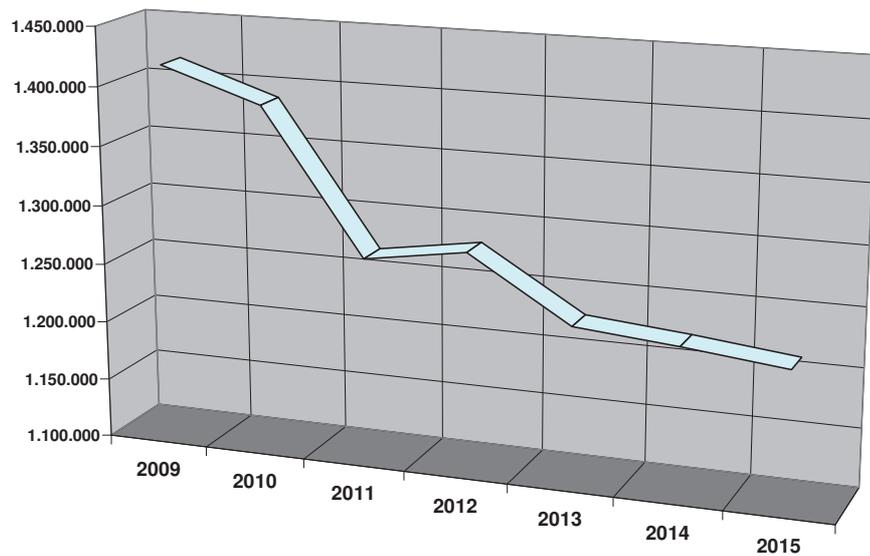
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
km	8.000.820	7.921.309	7.584.503	7.514.402	7.636.296	7.690.622	7.641.321

### PERCORRENZE LINEE PROVINCIALI (rete storica)



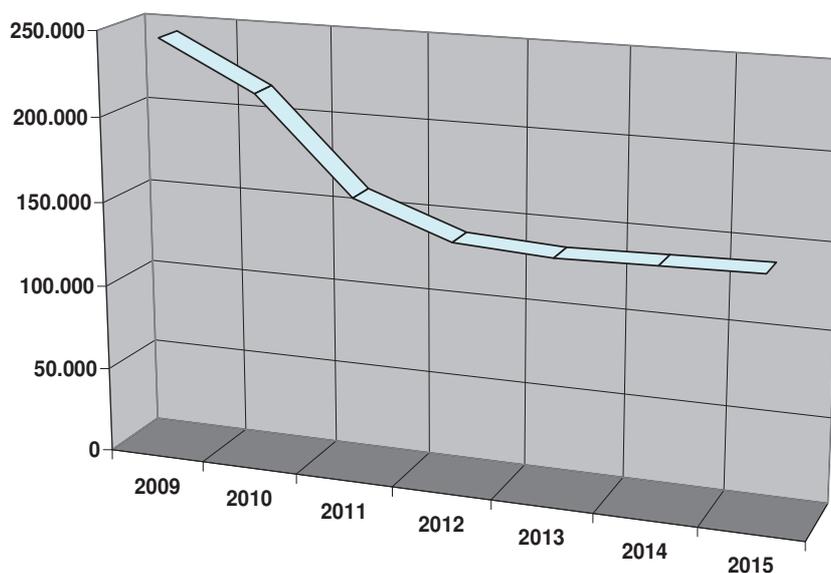
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
km	6.281.620	6.258.537	6.076.640	5.965.928	5.940.546	5.844.075	5.804.609

### vett\*km PERCORRENZE LINEE COMUNE DI RIMINI



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
km	1.416.454	1.388.807	1.268.034	1.281.271	1.228.696	1.221.371	1.212.016

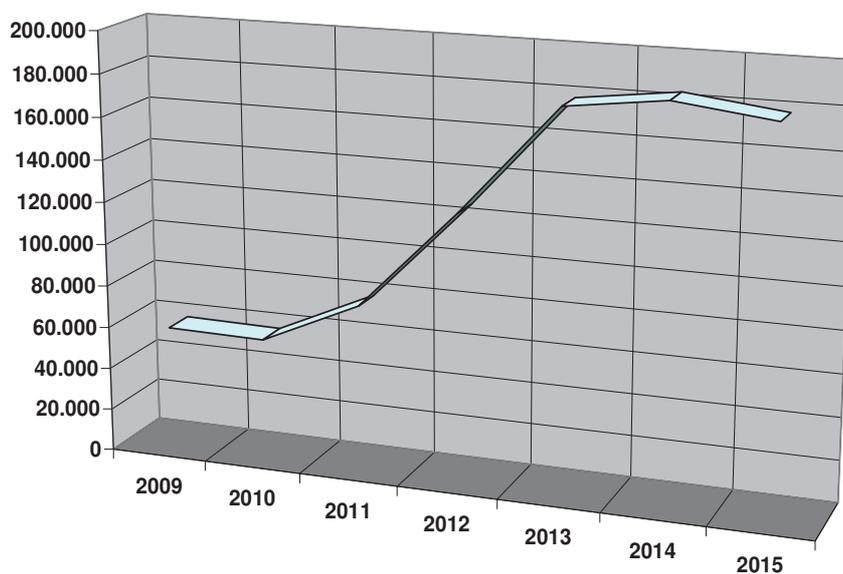
**PERCORRENZE LINEE ALTRI COMUNI: Riccione, Santarcangelo, Coriano, Misano**



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
km	244.545	216.642	161.281	141.063	137.763	139.101	140.571

**PERCORRENZE BUS A CHIAMATA**

(Valconca dal 12/02/2009 - Valmarecchia dal 20/08/2012)



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
km	58.201	57.323	78.548	126.140	177.850	183.840	178.222

L'ultimo scorcio del 2015 è stato contraddistinto dall'impegno della Divisione TPL nella formulazione dell'*atto d'obbligo* (di cui si parla più avanti), emesso a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007,

che dall'1.01.2016 regola i rapporti con la Società Consortile ATG, non più considerata "affidatario" (in presenza di Contratto di servizio), ma "obbligato".

Alcune sensibili differenze rispetto al regime del precedente Contratto di servizio, per quanto concerne la produzione del servizio di TPL, sono la fissazione di un nuovo livello di percorrenza annua (vett.km 7.023.900), rispetto al quale è ammessa l'oscillazione del  $\pm 0,5\%$  e la cessazione di normative particolari per i servizi aggiuntivi (ex documento 11), mentre non opera più il monte-ore di corse bis comprese nel corrispettivo.

Devono infine essere menzionati altri servizi di trasporto pubblico regolati da Agenzia Mobilità.

Su mandato della Provincia di Rimini, è continuato nel 2015 il servizio di collegamento (linee specializzate) con palestre esterne a beneficio di istituti scolastici, assegnato mediante gara nel 2014 a Start Romagna SpA e soggetto a proroga per tutto l'anno scolastico 2015–2016.

Sempre nel 2015 due gare sono state espletate per l'esercizio delle linee turistiche con i caratteristici "trenini" nei comuni della costa. La gara per il servizio nel Comune di Rimini, comprendente diverse linee e il servizio navetta delle festività natalizie, ha confermato l'assegnazione alla ditta Bepast Tourist, per il periodo dall'1.06.2015 al 31.05.2018. Nel territorio di Bellaria-Igea Marina è stato invece attribuito un affidamento biennale (dal 2016) alla ditta TUT3 Snc. L'affidamento dei servizi di trenino turistico nel territorio del Comune di Riccione (ditta TUT2 Sas) è stato prorogato fino al 31.01.2017. Nel caso dei trenini turistici, trattandosi di servizi "commerciali" l'affidamento da parte di Agenzia Mobilità non comporta alcuna compensazione; all'opposto, l'aggiudicatario è tenuto a versare un contributo ad Agenzia per l'attività di programmazione, nonché ad attuare alcune facilitazioni a favore dell'Ente locale che istituisce il servizio.

Nel giugno 2015 è stato sottoscritto, a seguito di una procedura aperta con aggiudicazione a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il contratto per la concessione degli spazi utilizzabili ai fini pubblicitari sulle pensiline di attesa delle fermate del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino di Rimini, pulizia e manutenzione delle medesime. La durata della concessione, aggiudicata alla ditta Media One Srl, è decennale ed è prorogabile fino ad una massimo di ulteriori 10 anni.

#### PROGETTAZIONE DI IMPIANTI E INFRASTRUTTURE - PARTECIPAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ.

Agenzia non è propriamente un "gestore dell'infrastruttura", ma collabora costantemente con gli Enti proprietari delle strade per la progettazione della viabilità in modo compatibile con le esigenze del trasporto collettivo.

Le attività della divisione TPL hanno riguardato:

- Il coordinamento per la presentazione di progetti di riqualificazione aree di interscambio nei comuni di Rimini, Bellaria Igea Marina e Riccione (bando regionale - fondi POR-FESR);
- l'avvio della partecipazione al Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Rimini, con la presentazione di alcuni scenari di rete di contorno al servizio TRC, che a regime sostituirà l'attuale filovia Rimini–Riccione;

- il progetto e il coordinamento delle agenzie romagnole in materia di fermate attrezzate per disabili;
- la valutazione delle proposte per nuove fermate e l'attuazione delle stesse a norma del Codice della Strada;
- la realizzazione di fermate per le linee a lunga percorrenza e Gran Turismo.

La collaborazione con gli Enti soci è stata assidua: le loro scelte in materia di viabilità sono state costantemente vagliate e dotate di parere riguardo alle ricadute sulla mobilità pubblica.

Molto intensa è stata l'attività di intervento nella progettazione viabilistica del Comune di Rimini (nuova viabilità mercato e riqualificazione piazza Malatesta, progetto "Primo Miglio" a Torre Pedrera, pedonalizzazione Ponte di Tiberio, progetto "zero semafori", piste ciclabili, ecc.) e nella gestione di eventi e manifestazioni sportive, di rilevanza nazionale e internazionale, che comportano l'interdizione al traffico di vaste zone della città. Per tutti ricordiamo, nel 2015, il raduno dell'Associazione Nazionale Bersaglieri dal 5 al 10 maggio, conclusosi con una vera e propria "invasione" della città da parte dei fanti piumati.

La costante partecipazione e il "presidio" delle conferenze dei servizi ha sempre dato risultati notevoli, in termini di considerazione delle istanze del servizio pubblico.

#### ATTO D'OBBLIGO E PROCEDIMENTO ARBITRALE

A seguito delle note inviate dal legale del Consorzio ATG SpA (del 10/12/2015 prot. 7649-7650) è sorta controversia in ordine alla quantificazione corretta del corrispettivo dovuto da Agenzia Mobilità al consorzio ATG ed in particolare sull'esatto calcolo dei corrispettivi come determinabili in applicazione del documento 11 allegato al contratto di servizio sottoscritto il 28 maggio 2009.

Detto contratto è giunto a naturale scadenza al 31.12.2015. Dall'1.01.2016 il Consorzio ATG SpA esegue le attività di erogazione del servizio di TPL nel bacino riminese in forza di Atto d'Obbligo ai sensi dell'art. 5, par. 5, del Regolamento CE 1370/2007.

La struttura di Agenzia Mobilità ha determinato, utilizzando il modello di calcolo del costo standard elaborato da ASSTRA nel luglio 2013, la compensazione per l'erogazione dei servizi e l'adempimento degli obblighi dal servizio in €/km 3,60 (comprensivo dei ricavi da traffico). Dallo studio ASSTRA era emerso infatti che il costo congruo per il servizio di TPL nel bacino riminese era comunque inferiore al valore economico determinato nell'obbligo di servizio imposto al Consorzio ATG per l'anno 2016 e stabilito in €/km 3,60. Tale compensazione è stata poi rideterminata dall'Assemblea Consortile di Agenzia Mobilità come segue:

- € 3,96 Km./vettura e più precisamente € 2,57 a carico di Agenzia Mobilità oltre ad € 1,39 da ricavi da traffico;
- canone concessorio per la sola palazzina € 150.000,00 annui e per i ricoveri e manutenzione dei soli mezzi adibiti a scuolabus canone concessorio di € 10.000,00, lasciando invariati i canoni dei restanti beni.

Per quanto riguarda invece il contenzioso con il Gestore, risultati inutili diversi tentativi di giungere ad una determinazione condivisa delle rispettive partite di debito e credito, veniva attivato nel mese

di gennaio 2016 il procedimento arbitrale di cui all'art. 18 del cessato contratto di servizio del 2009; detto procedimento veniva poi trasformato, su consenso unanime delle parti, in procedimento arbitrale con arbitro unico nella persona del sig. Prefetto.

#### **BANDO DI GARA**

In vista della prossima scadenza dell'Atto d'Obbligo (31/12/2016) che garantisce la continuità del servizio di trasporto pubblico locale al consorzio ATG, rimane la tematica del nuovo bando di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel bacino Riminese. La materia è abbastanza disorganica.

Da un lato la Regione Emilia Romagna ha individuato con le disposizioni regionali previste all'art. 14 ter comma 1 della LR 30/98 e all'art. 24 della LR 10/2008, ambiti sovra-bacinali ottimali ai fini dell'organizzazione dei servizi TPL autofiloviari e degli affidamenti dei servizi mediate procedure ad evidenza pubblica, stabilendo che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali.

La Giunta della Regione Emilia Romagna (con deliberazione n. 908 del 02.07.2012), conseguentemente alle disposizioni di cui alla precedente normativa regionale, definisce gli ambiti-bacinali ottimali ed omogenei ai fini dell'organizzazione dei servizi TPL autofiloviari e degli affidamenti medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica (corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province), disponendo altresì il divieto di affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti di cui in epigrafe.

Dall'altro lato il cd decreto "Madia" prevede che i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale devono comprendere un'utenza minima di 350.000 abitanti, ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane.

Inoltre, l'emanando documento dell'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), contiene informazioni divergenti rispetto all'attuale quadro normativo regionale.

Stante pertanto l'attuale situazione di non omogeneità dei vari quadri normativi, si ritiene opportuno sollecitare un incontro con le altre due Agenzie Romagnole e contestualmente richiedere l'apertura di un tavolo di confronto con la Regione Emilia Romagna.

## **2.2 TRASPORTO RAPIDO DI COSTA**

Anche per l'esercizio 2015 l'attività della 3<sup>a</sup> Divisione Progetti Speciali è stata pressoché interamente 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
- B) Risoluzione interferenze e spostamento sottoservizi sulle strade comunali
- C) Risoluzione interferenze e adeguamento degli impianti in ambito ferroviario
- D) Procedure di acquisizione delle aree
- 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.

F) Sintesi delle vicende di natura legale / amministrativa

F.1 - Il contenzioso col comune di Riccione

F.2 - La variante richiesta dal comune di Riccione

G) I rapporti con il Ministero e con gli altri Enti Promotori dell'intervento

H) Situazioni rilevanti verificatesi dopo la chiusura del bilancio 2015

- VICENDE DI NATURA LEGALE ED AMMINISTRATIVA

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

- L'AVANZAMENTO DELLE OPERE CIVILI

- LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL COMPLETAMENTO DELL'OPERA.

I) ricadute economiche danni provocati

I1 - Ricadute economiche degli atti ostatici del comune di Riccione

I2 - Ricadute economiche fallimento APTS

L) Sintesi delle ricadute economiche

M) Situazione finanziaria TRC

N) Previsione di costo TRC fino a completamento

O) Spese extra Q.E. CIPE

P) Ruolo di AM come soggetto co-finanziatore

#### **A) Andamento ed avanzamento dei lavori relativi al contratto principale**

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 22.12.2014, la Direzione Lavori, con processo verbale in data 08.01.2015, 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).

Nel corso dell'anno sono stati definiti i nuovi lay-out di fermata conseguenti alla scelta del veicolo ed alla necessità di procedere allo sdoppiamento delle banchine centrali di fermata (quelle di tipologia A) in conseguenza del fallimento della Ditta APTS. L'indisponibilità del veicolo Phileas, ed in particolare della sua specifica ed unica caratteristica di avere le porte su entrambi i lati, ha richiesto necessariamente lo studio di fermate aventi banchine contrapposte al fine di potere essere utilizzate da veicoli con porte sul solo lato destro. Tale soluzione porta ad una soluzione che prevede n.34 marciapiedi di attesa (rispetto ai 20 precedenti) su cui l'impresa affidataria dell'appalto integrato, sta sviluppando la progettazione esecutiva che costituirà variante di competenza della stazione appaltante.

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 cronoprogramma progettuale.

Le attività lavorative al 31.12.2015 si sono estese linearmente per 9.767 metri (lunghezza complessiva della tratta) raggiungendo la cantierizzazione del 100% dell'intero tracciato alla fine

dell'anno 2015.

Dal punto di vista economico la Direzione Lavori ha emesso a tutto il 2015 n.16 SAL per un importo complessivo di 25,4 milioni di euro (pari al 68% dell'intero importo contrattuale).

Le attività lavorative – a meno delle aree di fermata di cui si è detto e si dirà meglio nel seguito - hanno visto il completamento, dei primi due tronchi funzionali (tratto riminese del percorso) e del primo tratto del terzo tronco nel territorio del comune di Riccione. Pertanto alla fine dell'anno 2015 la percorribilità del tracciato è consentita in continuità dal capolinea di Rimini fino alla fermata n.13 (Verdi) per un totale di 7,1 km sul totale di 9,8 km totali di tracciato.

Delle 38 opere d'arte necessarie alla realizzazione dell'opera a tutto il 2015 risultano completati 34 manufatti e per altri 3 sono in corso le lavorazioni (ponte sul Rio Melo, sottovia Verdi e sottopasso pedonale Ceccarini) mentre risultano da avviare le attività relative all'ultima opera d'arte prevista (sottopasso Carrabile Bellini).

Le attività di esecuzione dei lavori è proseguita speditamente secondo i programmi nel territorio di Rimini, mentre - nonostante gli sforzi della Direzione Lavori e dell'Impresa -si sono dovuti ulteriormente registrare pesanti rallentamenti (ed in alcune situazioni addirittura interruzioni) delle attività in comune di Riccione che si sono trascinati fino a tutto il mese di Dicembre 2015 quando è stata rilasciata l'ultima ordinanza necessaria per l'esecuzione dei lavori.

Tale atteggiamento ostruzionistico dell'Amministrazione Comunale si è palesato nel mancato (o parziale) rilascio di atti di regolamentazione del traffico necessari a garantire la possibilità di impiantare i cantieri in condizione di sicurezza o addirittura nell'ingiunzione di sospensione dei lavori già avviati (con modifica o artificiose interpretazioni di ordinanze già rilasciate) e minaccia di sanzioni di carattere penale.

Solo alla fine del mese di Aprile, e comunque in maniera parziale, con l'emissione di alcuni degli atti richiesti per l'apertura dei cantieri residui è stato possibile riavviare faticosamente le attività lavorative lungo il viale Rimini fino alla zona Porto con l'esecuzione dei 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.

Si sono poi registrati ulteriori episodi di occupazioni fisiche di aree che dovevano essere cantierate (zona del sottopasso Puccini) dove in due occasioni (21 e 25 maggio) l'Impresa è stata impossibilitata ad avviare le attività.

Tale situazione di ostacolo alle lavorazioni si è risolta solo a distanza di tempo e con ricorso all'Autorità Giudiziaria.

Di tali accadimenti si dirà nel dettaglio nel successivo paragrafo F – sintesi delle vicende di natura legale e giudiziaria - ma risulta di tutta evidenza che è stato necessario da parte dell'Impresa operare continue revisioni e modifiche del cronoprogramma dei lavori.

Nonostante il prodigarsi della Committenza e della Direzione, questa situazione permanente di anomalo andamento del cantiere nelle opere ricadenti nella terza tratta (territorio comunale di Riccione), ha cagionato una situazione di potenziale contenzioso con l'Impresa che ha iscritto nel registro di contabilità a tutto il 2015 n. 23 riserve fino a superare il limite del 10% contrattuale che richiede ai sensi dell'art. 240 del Codice dei Contratti Pubblici la nomina di una commissione per

esperire il tentativo di accordo bonario a componimento della controversia.

La Commissione di Collaudo si è riunita due volte nel corso dell'anno al fine di procedere alle necessarie attività di verifiche e controlli in corso d'opera dell'iter di realizzazione dell'infrastruttura ed ha supportato la Stazione Appaltante nel proseguimento delle attività anche in una situazione di oggettiva difficoltà, manifestando forti preoccupazioni per la situazione di contenzioso instauratosi per gli eventi sommariamente sopra richiamati che inevitabilmente rischiavano di generare ripercussioni sul rispetto delle pattuizioni contrattuali.

Dal punto di vista della gestione contrattuale si è proceduto alla redazione della variante n.2, approvata da parte di Agenzia della Mobilità in qualità di Stazione appaltante ai sensi dell'art. 169, comma 3 del D.Lgs. 163/2006, che ha recepito le modifiche migliorative non sostanziali resesi opportune per circostanze tecniche sopravvenute nel corso dei lavori e, in particolare, per soddisfare specifiche richieste di adeguamento da parte del comune di Riccione, ed ha proceduto inoltre all'affidamento di lavori complementari ai sensi dell'articolo 57 comma 5 lettera a) del Codice dei Contratti Pubblici.

La variante ha comportato complessivamente un maggior costo pari a € 489.544,18 per maggiori lavori.

Tale importo, sommato a quello in diminuzione di € 635.000,00 per minori lavori della precedente variante n.1 approvata nel novembre 2014, comporta ancora un'economia complessiva (minore importo) pari a € 145.455,82; pertanto l'importo contrattuale è ancora al di sotto di quello approvato in sede di progetto esecutivo e di contratto.

Inoltre sono state affidate all'Appaltatore opere complementari derivanti da attività precedentemente affidate tramite convenzione ad HERA S.p.A. per lo spostamento di sottoservizi e per la risoluzione di interferenze, ed opere sostitutive di indennità espropriative di soprassuolo (relative al rifacimento di recinzioni, eseguite direttamente dalla stazione appaltante in vece della corresponsione dell'indennità) per un importo complessivo pari a € 267.964,06 (comprensivi degli oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza).

L'importo delle opere complementari affidate a tutto il 2015 all'appaltatore delle opere principali risulta pertanto pari a € 5.756.398,90 (comprensivo degli oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza) valore questo decisamente al di sotto della soglia ammissibile di cui all'art. 57 del Codice pari al 50% dell'importo contrattuale originario (€ 15.850.991,63).

Per effetto della variante in corso d'opera si è inoltre proceduto all'approvazione di un nuovo cronoprogramma contrattuale che prevede un prolungamento dei tempi di esecuzione pari a 9 mesi oltre i 1283 giorni naturali e consecutivi previsti a seguito della precedente variante con la conseguente traslazione del termine di ultimazione dei lavori al 30 aprile 2017.

L'elaborazione di questa variante è avvenuta alla fine del 2015 anche se è stata poi oggetto di formale approvazione da parte del CDA nella seduta del 18.01.2016 ed ha portato alla successiva stipula di un addendum contrattuale con l'Associazione Temporanea di Imprese appaltatrice in data 28.01.2016 prot. 519 (situazione rilevante verificatasi dopo la chiusura del bilancio 2015).

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

Per quanto riguarda l'attività di risoluzione delle interferenze, eseguita in via anticipata rispetto all'avanzamento del cantiere principale, è proseguita l'attività di spostamento dei sottoservizi sulle strade comunali adiacenti alla realizzazione dell'opera.

L'attività, così come previsto all'interno della convenzione ex art. 170 del D.Lgs. 163/2006 è stata coordinata ed eseguita da parte di HERA relativamente alla realizzazione dell'infrastruttura ospitante le diverse reti di sottoservizi, mentre la successiva messa in funzione delle reti delle telecomunicazioni e dell'energia è stata eseguita direttamente dagli Enti Gestori/Proprietari una volta terminate le attività di armamento dei cavidotti.

Analogha attività è stata svolta direttamente da Italiana Costruzioni S.p.a. - quali opere complementari dell'appalto principali ai sensi dell'art. 57 comma 5 lettera a) - per quei lotti e quelle parti di intervento in cui - per evitare criticità nell'affrontare in due distinte fasi i lavori di liberazione del sedime del TRC (già affidati ad HERA) e di consegna delle aree all'Appaltatore per avviare i relativi lavori - si sarebbero presentate situazioni complesse dal punto di vista tecnico ed onerose da quello economico.

In comune di Rimini le attività sono state completate al termine dell'anno, mentre risultano ancora in essere residue attività esecutive nel lotto di estremità C5 nel comune di Riccione (zona Porto e viale Ceccarini).

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

Nel corso del 2015 sono state completate le attività progettuali connesse alla realizzazione della sistemazione definitiva degli impianti di telecomunicazione, energia e segnalamento di proprietà di RFI posti al confine con il TRC, provvisoriamente posizionati in corrugati protetti al margine della recinzione di cantiere.

Il progetto prevede la fornitura e la successiva posa in opera al piede del muro di separazione con l'infrastruttura ferroviaria di apposita canalina idonea ad ospitare gli impianti RFI di cui è risultato indispensabile lo spostamento per la realizzazione del TRC.

Tale intervento - del valore complessivo stimato in € 700.000 - dovrà necessariamente essere oggetto nel 2016 di una procedura di affidamento ad idonea ditta specializzata iscritta nell'elenco dei soggetti abilitati ad eseguire opere nell'ambito di aree ferroviarie.

I tempi per la realizzazione di tale intervento conclusivo sono stati condizionati dal parallelo e contestuale intervento di RFI per velocizzazione l'intera tratta Bologna – Bari e che hanno interessato in questo periodo la tratta Rimini – Riccione; le opere di competenza di Agenzia potranno pertanto essere eseguite solo a partire dalla seconda metà del 2015 al termine delle lavorazioni di adeguamento di RFI.

Gli interventi di RFI di cui si è detto hanno richiesto, preliminarmente, una nuova verifica progettuale di compatibilità del posizionamento delle due infrastrutture ed, in corso d'opera, una costante attività di coordinamento da parte delle Direzioni Lavori, trattandosi di attività eseguite al confine con il cantiere del TRC e quindi potenzialmente interferenti con le lavorazioni dell'Appaltatore Italiana Costruzioni S.p.A..

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

Nel corso del 2015 sono state svolte alcune rettifiche di confine delle aree private acquisite con procedura espropriativa in comune di Riccione nella zona di viale Puccini mentre per quanto riguarda la zona di viale Portovenere – nonostante ripetute riunioni e proposte - si è ancora in attesa dell'approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale della definitiva soluzione progettuale per la sistemazione della viabilità pubblica nel tratto fra il viale La Spezia ed il viale Ventimiglia. In pendenza di tale decisione - che prevede, in modifica della soluzione progettuale approvata con delibera CIPE, il declassamento della preesistente viabilità comunale e l'occupazione di aree ancor oggi private - non potrà essere portata a termine la procedura di revoca dei procedimenti espropriativi né la sistemazione fisica della sede stradale.

Ciò comporterà il permanere di una situazione provvisoria particolarmente penalizzante e l'impossibilità di riconsegnare le opere di viabilità pubblica a corredo già realizzate, tra cui l'apertura del sottopasso ciclo-pedonale di viale D'Azeglio).

Nel comune di Rimini sono invece regolarmente proseguite le operazioni di modifica delle proprietà confinanti con le strade comunali nelle frazioni di Rivazzurra e di Miramare, delle quali è stato necessario allargare la sezione al fine di mantenerne le dimensioni richieste dal Codice della Strada. In molti casi si è giunti alla stipula di accordi con le proprietà private in cui si è definito che la realizzazione della sistemazione definitiva delle aree private al confine fosse eseguita da Agenzia Mobilità, a fronte della rinuncia all'indennità di soprassuolo.

E' stato inoltre necessario emettere n.2 decreti di occupazione temporanea al fine di potere realizzare opere accessorie agli interventi dell'appalto principale per spostamento di sottoservizi e per l'esecuzione degli interventi di demolizione dei manufatti interferenti.

#### **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.**

Il fallimento del Consorzio APTS BV ha causato il fermo delle attività di fornitura del materiale rotabile in corso e conseguentemente la sospensione delle attività della Commissione di Sicurezza, ufficializzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 08.01.2015.

Nel corso dell'anno sono state attivate le procedure per l'insinuazione nel fallimento al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti e patienti per effetto di tale evento mentre dal punto di vista tecnico ed amministrativo sono state portate avanti le procedure condivise dal Comitato di Coordinamento di sostituzione della Mandataria fallita con altro Soggetto Tecnico dotato nei necessari requisiti di natura tecnica ed economica ai sensi dell'art. 37, comma 18 del D.Lgs. 163/06. Le Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe GmbH hanno svolto la ricerca di soggetto tecnico idoneo alla sostituzione della Mandataria, prendendo gli opportuni contatti con le aziende costruttrici. Il Comitato di Coordinamento, che è stato costantemente informato di tale attività e al quale è stato sottoposto l'esame delle proposte pervenute, nelle sedute del 16 marzo e del 07 ottobre, ha dato mandato ad Agenzia Mobilità di proseguire nell'attività di interlocuzione con le Mandanti del Raggruppamento Temporaneo di Imprese.

Nel corso dell'anno sono state esaminate le proposte dalle Mandanti di sostituzione dapprima con la

ditta polacca Solaris Bus & Coach per la fornitura del veicolo Metrostyle e successivamente con la ditta svizzera Carrosserie HESS per la fornitura del veicolo SwissTrolley4.

Nel mese di gennaio 2016 le Mandanti hanno comunicato ad Agenzia Mobilità anche la possibilità di sviluppare una partnership con la ditta Belga Van Hool BV fornitrice del veicolo Exqui.City18T e nell'aprile 2016 le Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe GmbH hanno poi ufficializzato la proposta definitiva di quest'ultimo materiale rotabile.

Il percorso tecnico di verifica dell'accettabilità delle soluzioni sostitutive si è svolto prioritariamente con la verifica di congruità dei veicoli filosofati a guida manuale con le dimensioni e le caratteristiche del tracciato; è stato inoltre verificato che le prestazioni e la capacità di trasporto fossero analoghe a quelle del veicolo originario e in grado di soddisfare i parametri oggetto delle prescrizioni di cui alla delibera CIPE 93/06.

Per quanto riguarda il sistema di guida assistita, il capitolato di gara richiedeva che la fornitura del materiale rotabile fosse equipaggiata con un sistema di assistenza alla guida con vincolo immateriale di tipo magnetico o di tipo ottico utilizzabile sull'intero percorso.

Tale requisito prestazionale risultava essere una scelta della Stazione Appaltante commisurata allo stato di sviluppo dei sistemi di tipo intermedio (gomma/ferro) all'epoca della redazione del progetto definitivo, ma non costituiva vincolo di finanziamento delle opere ricomprese nel Programma della Legge 443/2001 (cosiddetta "Legge Obiettivo") qual è quella in esame.

Allo stato attuale il sistema di assistenza alla guida di tipo magnetico, di cui la mandataria fallita A.P.T.S. (aggiudicataria della procedura di gara esperita da Agenzia Mobilità) risultava essere titolare esclusiva del brevetto, risulta non più disponibile.

La proposta pervenuta dalle Mandanti prevede oggi l'utilizzo del sistema di guida vincolata di tipo ottico (tecnologia alternativa prevista nel capitolato prestazionale di gara). Tale sistema di assistenza alla guida (attualmente unico sul mercato) è sviluppato e prodotto dalla Ditta Siemens Matra ed ha però ottenuto all'estero autorizzazioni solo in accosto alle fermate e sempre con tali caratteristiche è attualmente in fase di verifica nell'omologo impianto di Bologna.

Allo stato pare dunque opportuno procedere alla sola predisposizione all'installazione del sistema di guida assistita ottica a bordo del rotabile, differendo la fornitura e installazione di quest'ultima solo all'esito positivo delle verifiche in corso.

Per quanto attiene il sistema di trazione ausiliario, le Mandanti hanno proposto un equipaggiamento non con motore termico, ma tramite un sistema elettrico con doppio pacco di batterie (di capacità complessiva pari a 2x24,5 kWh) al titanato di Litio. Tale soluzione, all'epoca dell'espletamento della selezione originaria, non era disponibile, ma negli ultimi anni la tecnologia si è evoluta in modo significativo e permette oggi l'eliminazione del motore ausiliario termico con la realizzazione di una soluzione completamente elettrica (full-electric) ad emissioni zero ottenendo una soluzione ottimale a livello di compatibilità ambientale.

La soluzione full-electric proposta bypassa le pesanti limitazioni poste all'uso di motori Euro VI sui sistemi filoviari che stanno generando pesanti vincoli e criticità applicative.

Il capitolato di gara richiedeva poi che il materiale rotabile fosse equipaggiato con un gruppo ausiliario endotermico capace di garantire un'autonomia di esercizio pari a 300 km (percorrenza

giornaliera di esercizio di un mezzo). Sul punto lo stesso Ministero, ritenendolo sproporzionato, aveva eccepito suggerendone una rivisitazione che rapportasse la richiesta di tale prestazione alle effettive esigenze del sistema in termini di esercizio. L'autonomia garantita dal gruppo di batterie in assenza di corrente in linea (12 km circa) risulta ampiamente sufficiente a garantire tutti i percorsi fuori linea. La soluzione full-electric risulta quindi commisurata e congrua con tutte le situazioni di esercizio (così come richiesto dalle osservazioni tecniche del Ministero) con identiche prestazioni sia se la trazione viene eseguita sotto linea di contatto sia se attraverso l'utilizzo dei gruppi accumulatori ausiliari. Il motore termico invece offrirebbe prestazioni significativamente inferiori rispetto all'esercizio sotto trazione elettrica, sia in termini di velocità che di accelerazione massima.

La soluzione full-electric risulta pertanto sicuramente più rispondente alla prescrizione ministeriale di commisurare l'utilizzo del veicolo in marcia autonoma alle effettive necessità di esercizio perché ne garantisce identici livelli prestazionali in tutte le condizioni.

L'indisponibilità del veicolo Phileas ha avuto ripercussione sulla realizzazione dell'infrastruttura TRC in quanto alcune delle caratteristiche peculiari di quel veicolo (porte su entrambi i lati e trasmissione con assi tutti sterzanti) non sono ad oggi più reperibili sul mercato. Le verifiche di percorribilità condotte dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese hanno comunque confermato la compatibilità con il tracciato di linea del veicolo offerto con il solo asse anteriore sterzante, sia nella configurazione a doppia via di corsa che in quella di singola via di corsa. Per le aree di fermata l'indisponibilità della soluzione con porte in sinistra rende di fatto più complessa l'utilizzazione delle fermate di tipo "C" con banchine centrali, per cui si è ritenuto opportuno rivedere la realizzazione delle 13 fermate di tipo "C" modificandole secondo lo schema delle 3 preesistenti fermate di tipo "A" (Rimini FS, Miramare, Riccione FS) a banchine contrapposte (già autorizzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con provvedimento n.4304 del 19.06.2012).

Per quanto riguarda i sistemi di ausilio all'esercizio è stato richiesto alla Società Project Automation S.p.A. - aggiudicataria dell'appalto - la redazione di uno studio di fattibilità al fine di valutare le modifiche necessarie per adeguare le installazioni di fermata alle modifiche sopra indicate.

Project Automation in data 20.04.2015 ha concluso la sua attività con esito positivo verificando diversi scenari di esercizio accertando che la sostituzione del veicolo Phileas e la mancanza delle sue caratteristiche peculiari non portano modifiche sostanziali allo schematico di linea e quindi per tutti gli scenari di esercizio proposti con frequenza pari a 10' e 7,5', secondo quanto previsto nel progetto esecutivo.

La ridefinizione delle banchine richiederà necessariamente un adeguamento della progettazione dei sistemi di segnalamento, semaforici ed audio/video presso le fermate considerata la necessità di realizzare 14 banchine di fermata aggiuntive a seguito dello sdoppiamento di quelle ad accesso centrale.

La sostituzione del tipo di veicolo ha invece un impatto limitato per ciò che riguarda il funzionamento e le componenti di trasmissione bordo-terra.

L'eventuale assenza del sistema di guida vincolata non incide sul sistema di segnalamento e più in generale sui sistemi di ausilio all'esercizio in quanto trattasi di sistemi indipendenti e non interagenti.

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

### **F.1 - Il contenzioso col comune di Riccione**

Come richiamato nel precedente paragrafo A), purtroppo si deve rilevare che gli atti di ostruzionismo, già verificatisi a partire dal giugno 2014 volti ad impedire la realizzazione dell'intervento sono continuati anche nel corso del 2015.

Più in dettaglio si dirà che all'inizio del 2015 il Dirigente del Settore Urbanistica e Lavori Pubblici, per giustificare il diniego al rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione dei lavori, sosteneva sussistere motivi di "incolumità pubblica" conseguenti alla mancata comunicazione al comune dei collaudi della bonifica bellica e chiedeva nel contempo il ripristino delle "normali" condizioni di circolazione (ovvero lo smantellamento del cantiere).

Tale assunto appariva evidentemente pretestuoso (come veniva confermato anche dal Comando del Genio Militare competente all'autorizzazione e verifica dell'esecuzione delle operazioni di bonifica bellica) in quanto le attività di bonifica risultano essere una cautela operata dall'Impresa (e di competenza della stessa) per garantire la sicurezza delle maestranze nel corso delle lavorazioni e sono eseguite da Ditta specializzata iscritta in appositi albi approvati dal Genio Militare e sotto il controllo di quest'ultimo che ne verifica infine la corretta esecuzione dopo averne approvato le modalità attuative.

Successivamente a tali eventi - dapprima con lettera in data 22.01.2015 e di seguito con ordinanza prot. 8390 del 03.03.2015 - il Dirigente della P.M. del Comune di Riccione intimava all'Appaltatore (pena sanzioni penali) l'arretramento della recinzione di cantiere nel tratto di via Portovenere compreso fra via Ventimiglia e via La Spezia per consentire il transito dei mezzi di soccorso dei VV.F. secondo (presunte) indicazioni espresse in tal senso dal Comando dei Vigili del Fuoco.

Posto che l'arretramento avrebbe provocato pregiudizio alle attività di cantiere e considerate pretestuose le motivazioni, Agenzia Mobilità ha promosso un ulteriore ricorso al T.A.R. volto all'annullamento dell'Atto dirigenziale che ha dapprima sospeso il provvedimento e poi, nel merito, lo ha annullato.

Stanti i ritardi e dinieghi al rilascio delle dovute ordinanze di regolamentazione del traffico per l'installazione dei nuovi cantieri interferenti con le sedi stradali si è anche deciso di ricorrere all'Autorità Giudiziaria per la richiesta di nomina di un Commissario ad Acta affinché emanasse i dovuti atti in sostituzione del Dirigente inadempiente.

La richiesta di nomina del Commissario ad Acta è stata discussa e condivisa anche in Comitato di Coordinamento (con voto contrario del Comune di Riccione) nel corso della seduta del 16 marzo 2015. Tale decisione era motivata dal perdurare delle difficoltà frapposte all'avanzamento delle attività nel territorio comunale di Riccione che inevitabilmente avrebbero avuto ripercussioni sul cronoprogramma delle attività contrattuale con conseguenti aggravii sui costi dell'opera.

In data 7 aprile Agenzia Mobilità ha inoltrato 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.

Solo a seguito della reiterazione di questa diffida, il comando di Polizia Municipale procedeva al

rilascio delle ordinanze lungo il viale Portovenere ed il viale Rimini permettendo la ripresa delle attività.

Purtroppo però neanche dopo i precedenti pronunciamenti dell'Autorità Giudiziaria ed il rilascio dei dovuti atti di regolazione nel traffico, le azioni ostantive avevano termine in quanto il Sindaco di Riccione - con provvedimento n.20384 del 22.05.2015 - imponeva limitazioni all'efficacia dell'ordinanza del comando di Polizia Municipale n.254/15 imponendo di ridurre l'accantieramento delle opere di spostamento dei sottoservizi nella zona di viale Rimini all'altezza del sottopasso Puccini.

Inoltre nelle giornate del 21.05.2015 e del 25.05.2015 (presente il Sindaco) avvenivano episodi di occupazione fisica delle aree che dovevano essere cantierate impedendone la recinzione con la conseguenza che l'Impresa è stata ulteriormente impossibilitata ad avviare le relative attività.

Nuovamente Agenzia Mobilità si è vista costretta a ricorrere al Tribunale Amministrativo Regionale che, con ordinanza n.250 del 01.08.2015, emanava atto sospensivo dell'efficacia della nota sindacale.

Soltanto a seguito di tale ulteriore pronunciamento si poteva dare avvio alle lavorazioni nella zona di via Puccini.

Può essere utile procedere ad un riepilogo dei diversi procedimenti giudiziari attivati da Agenzia Mobilità (in difesa del proprio operato volto a dare esecuzione al progetto approvato dal CIPE secondo quanto pattuito nell'Accordo di Programma del 15.07.2008) nei confronti delle azioni ostantive portate avanti dal comune di Riccione.

Nel dettaglio si riportano di seguito gli atti ostantivi e le sentenze relative:

1) atto sindacale n.68 del 17.06.2014 di sospensione delle attività lavorative del TRC almeno fino al 30.06.2014

- decreto del TAR Emilia-Romagna n°305/2014 del 19.06.2014 di sospensione dell'efficacia dell'atto sindacale;
- sentenza del TAR Emilia-Romagna n°1124/2015 di conferma dell'annullamento (con addebito delle spese a carico dell'Amministrazione Comunale) dell'atto sindacale (nel frattempo revocato con altro atto sindacale n.70 del 20.06.2014 su intervento del Prefetto)

2) deliberazioni contenute nel verbale del Comitato di Coordinamento per la realizzazione dell'opera del 02.07.2014

- decreto del TAR Emilia-Romagna n°418/2014 del 29.08.2014 di diniego della richiesta del comune di Riccione volta ad ottenere l'annullamento di deliberazioni;
- sentenza del TAR Emilia-Romagna n°1037/2014 del 09.10.2014 di rigetto (con addebito delle spese a carico dell'Amministrazione Comunale) del ricorso del comune di Riccione volto ad ottenere l'annullamento di deliberazioni;
- sentenza del Consiglio di Stato n°732/2015 del 10.02.2015 di ulteriore e definitivo rigetto del ricorso del comune di Riccione (con addebito delle spese a carico dell'Amministrazione Comunale) volto ad ottenere l'annullamento di deliberazioni.

3) ordine di arretramento delle recinzioni di cantiere nella zona di via Portovenere emanato dal Dirigente della P.M. del comune di Riccione con nota prot. 8390 del 03.03.2015

- decreto del TAR Emilia-Romagna n°64/2015 del 06.03.2015 di sospensiva urgente dell'ordine di arretramento;
  - ordinanza del TAR Emilia-Romagna n.82/2015 del 26.03.2015 di annullamento dell'efficacia dell'ordine di arretramento (con addebito delle spese a carico dell'Amministrazione Comunale);
  - sentenza del TAR Emilia-Romagna n°912/2015 dell'08.10.2015 di annullamento definitivo dell'ordine di arretramento;
- 4) lettera/provvedimento prot. 20384 del 22.05.2015 emessa dal Sindaco di Riccione volta a limitare l'efficacia dell'ordinanza n.254/15 della P.M. di Riccione di regolamentazione della viabilità per l'accantieramento delle opere di spostamento dei sottoservizi nella zona del sottopasso Puccini;
- ordinanza del TAR Emilia-Romagna n°250/2015 dell'01.08.2015 di sospensiva (con addebito delle spese a carico dell'Amministrazione Comunale) degli effetti della lettera/provvedimento emessa dal Sindaco;
  - sentenza del TAR Emilia-Romagna n°1127/2015 del 03.12.2015 di annullamento (con addebito delle spese a carico dell'Amministrazione Comunale) della lettera/ provvedimento emessa dal Sindaco.

A parte questi atti di interdizione dei lavori estrinsecatisi tramite espressioni di amministrazione attiva (emanazione di atti poi rivelatisi illegittimi) si sono verificati anche atti, per così dire, di amministrazione passiva tramite ripetuti episodi di ritardi e/o omissioni nell'emanazione di provvedimenti (prevalentemente inerenti la regolamentazione del traffico) che però, essendo atti dovuti (per espresso riconoscimento del TAR adito da Agenzia con i ripetuti ricorsi) comportano comunque responsabilità nelle conseguenze pregiudizievoli che hanno cagionato.

E' significativo citare, ad esempio, che, dopo gli episodi di occupazione del cantiere che già nel corso del 2014 avevano provocato interruzione dei lavori e danni per ritardi, è stato posto in essere un ulteriore tentativo di interdire il residuo abbattimento dei pini in via dei Mille. L'abbattimento delle alberature interferenti col tracciato era già previsto in progetto definitivo approvato dal CIPE ed era già stato disposto anche con ordinanza del Prefetto di Rimini fin dal 2008 poiché pericolosi per il traffico ferroviario in quanto posti in violazione del vincolo di rispetto delle distanze ai sensi del D.P.R. 753/80 e oggetto di ripetute richieste in tal senso da parte di RFI. Pochi giorni prima delle programmate attività di abbattimento lungo via dei Mille il Dirigente all'Ambiente del comune di Riccione, ha però comunicato che, con sua determina dirigenziale n.362 dell'8.05.2015 aveva classificato di valenza monumentale (ai sensi del D.M. 23.10.2014) il filare dei pini in fregio alla ferrovia (primo caso nel territorio comunale di Riccione). Pertanto queste alberature, a suo dire, non erano più abbattibili e paventava le sanzioni di legge ai trasgressori. Tale provvedimento (all'epoca neppure pubblicato all'Albo Pretorio) era però affetto da altre irregolarità procedurali e lo stesso dirigente riteneva poi di non dargli esecutività né ulteriore seguito.

Tutta questa non prevista attività ostativa ha comportato un pesante aggravio di impegno degli uffici con relativo ulteriore costo, oltre all' incidenza delle spese legali che risultano documentate a bilancio.

L'impegno degli uffici sul fronte giudiziario – ed in particolare del Direttore – si è anche svolto nei rapporti con la Procura della Repubblica a seguito di un esposto che ipotizzava irregolarità diverse

con rilievo penale sulla conduzione dei lavori del TRC sulle quali la Direzione ha documentato puntualmente. Il procedimento è ancora in corso per cui è dovuto un professionale riserbo.

A completamento di informazione va anche detto che il Sindaco di Riccione ha presentato esposto all'ANAC su presunte irregolarità/criticità nell'adozione di atti amministrativi per la realizzazione del TRC. E' stata data puntuale risposta alle richieste dell'Autorità pervenute nello scorso mese di febbraio 2016 ed anche su queste, essendo in corso il procedimento, ci si astiene da ulteriori comunicazioni fino a compimento degli accertamenti in corso.

Di questi fatti è stato costantemente informato il Consiglio di Amministrazione.

L'insieme complessivo di tali azioni ostantive messe in campo dal comune di Riccione ha comportato evidenti rallentamenti ed anomalie al regolare avanzamento delle attività lavorative imponendo la continua revisione della programmazione e dell'organizzazione dell'impresa e, conseguentemente, generato, a norma di legge, iscrizione di riserve nel registro di contabilità da parte dell'Impresa stessa (capogruppo dell'ATI).

Agenzia Mobilità ha in più occasioni avvertito il comune di Riccione che questi comportamenti avrebbero causato richieste di risarcimento e, per alcuni atti specifici, già documentati e quantificati ha anche avanzato puntuale richiesta di risarcimento al Comune di Riccione e più precisamente con:

- nota di Agenzia Mobilità del 29.08.2014 prot.5206 con la quale sono stati comunicati gli aggravii economici derivanti dalla richiesta dell'Amministrazione Comunale di posticipare le attività di cantiere alla prima settimana di ottobre (delibera di Consiglio Comunale n.40/2014);
- intimazione e diffida del legale di Agenzia Mobilità del 01.10.2014 ad emettere atti dovuti a contenuto vincolato (prot.5865 del 02.10.2014);
- nota di Agenzia Mobilità del 03.10.2014 prot. 5900 con la quale veniva espressa l'esigenza di ulteriori cantierizzazioni;
- nota di Agenzia Mobilità del 29.10.2014 prot. 6466 contenente denuncia della mancata emissione di atti dovuti che portava inevitabilmente ad aggravio dei costi;
- nota di Agenzia Mobilità del 12.01.2015 prot. 133 di ulteriore denuncia della mancata emissione di atti dovuti;
- nota di Agenzia Mobilità del 05.02.2015 prot. 607 contenente diffida ad adempiere e quantificazione danni da ritardo;
- ulteriore diffida del legale di Agenzia Mobilità del 25.02.2015 (prot. 1282 del 26.02.2015) e reiterazione della precedente nota prot. 607 del 05.02.2015;
- atto di messa in mora e diffida ad adempiere del legale di Agenzia Mobilità 07.04.2015, protocollo 2212;
- atto di messa in mora per danni da ritardo inviata dal legale di Agenzia Mobilità il 14.04.2015 (Prot. 2425 del 15.04.2015).

Oltre ai danni quantificati procurati all'Appaltatore si sono determinati ulteriori costi di gestione a carico di Agenzia che dovranno essere richiesti a risarcimento su chi li ha determinati.

## **F.2 – La variante richiesta dal comune di Riccione**

Va poi riferito che in data 07.10.2015, il comune di Riccione ha presentato in Comitato di

Coordinamento una relazione commissionata all'ing. Henry Del Greco - Dirigente della Direzione per Dighe e per le Infrastrutture Idriche ed Elettriche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - contenente "proposta di variante al TRC" da considerarsi – come precisato dal Sindaco di Riccione al momento della sua illustrazione – integrativa rispetto alle proposte avanzate nel 2014 (e già respinte dal Comitato di Coordinamento nella seduta del 02.07.2014).

La relazione, composta di 8 pagine, riportava dapprima la descrizione del TRC traendola dalla relazione del progetto definitivo approvato dal CIPE ed esponeva poi la ricognizione dei sistemi di segnalamento con "asservimento semaforico" esistenti, per concludere poi genericamente con la possibilità di includere nel percorso varianti in sede promiscua eliminando la sede propria e i sovrappassi in corrispondenza degli incroci stradali e gestendo le interferenze attraverso l'utilizzo di cosiddetti "semafori intelligenti".

Tale proposta, su specifica richiesta di Agenzia Mobilità, veniva integrata dal comune di Riccione in data 26.10.2015 con una "simulazione progettuale" (quindi ancora di livello progettuale neppure preliminare) corredata di rappresentazione grafica. Da questa si è potuto dedurre che la variante progettuale proposta consisteva nella mera traslazione altimetrica del percorso del TRC (così come previsto in progetto definitivo/esecutivo) al livello del piano stradale attuale, con una soluzione a raso lungo l'allineamento di viale Portovenere, viale Rimini e viale dei Mille, senza realizzazione di opere di sopraelevazione della sede.

La relazione di accompagnamento a tale proposta progettuale era però priva di qualsiasi approfondimento di natura trasportistica e rimandava a successivi studi la valutazione dei livelli e della capacità di trasporto del sistema. Agenzia Mobilità, su sollecitazione del Comitato di Coordinamento, si è fatta parte diligente al fine di eseguire le specifiche valutazioni di dettaglio sia sul piano infrastrutturale che su quello trasportistico anche attraverso l'ausilio di specifiche consulenze. L'analisi eseguita ha permesso di accertare che la proposta avanzata dal comune di Riccione:

- dal punto di vista infrastrutturale avrebbe comportato la demolizione e il rifacimento di oltre un chilometro di sede già realizzata e di opere d'arte in via di completamento. Inoltre l'abbassamento a livello stradale della sede TRC in affiancamento alla ferrovia sull'attuale impronta planimetrica avrebbe comportato l'incisione della massicciata ferroviaria a diverse altezze per tutta la lunghezza del nuovo percorso proposto, con la necessità di realizzare opere di sostegno speciali per garantire il rilevato della linea BO – AN.

- dal punto di vista viabilistico urbano proponeva la sovrapposizione di rotatorie e contemporanei sistemi di semaforizzazione in attraversamento della viabilità ordinaria con evidente allungamento dei tempi di attraversamento e prevedeva ingressi contromano nelle rotatorie e perdita della garanzia dei tempi di esercizio.

- nel merito trasportistico l'introduzione del sistema semaforico con interruzione di tratti della via di corsa esclusiva modificava concettualmente l'impianto da sistema metropolitano su sede esclusiva degradandolo a "sistema filotramviario misto", degradava il livello di sicurezza del sistema, aumentava i tempi di percorrenza e il costo di gestione del servizio, diminuiva la frequenza e, conseguentemente, la capacità trasportistica approvata CIPE, diminuiva l'efficacia dell'investimento

(costo unitario per passeggero trasportato), degradava il livello di affidabilità e regolarità di esercizio (appetibilità), aumentava la complessità del sistema di semaforizzazione integrata, i rischi di malfunzionamento ed infine impattava negativamente sulla viabilità ordinaria.

- dal punto di vista procedimentale avrebbe costituito variante che necessitava preventivamente dello sviluppo progettuale infrastrutturale di livello almeno definitivo e dello studio del modello di esercizio e avrebbe comportato una nuova conferenza di servizi ed il riesame della commissione interministeriale per le metropolitane ex legge 1042/69 e ai fini della sicurezza ex DPR 753/80 e conseguentemente l'approvazione da parte del competente Ministero Infrastrutture e del CIPE in quanto modificava sostanzialmente le condizioni del sistema di trasporto rispetto al progetto.

- dal punto di vista economico avrebbe comportato maggiori costi per gravose e assai critiche maggiori opere di consolidamento della massicciata ferroviaria, per la realizzazione dell'impianto semaforico e per l'acquisto di un maggior numero di unità rotabili per garantire le frequenze di esercizio. Tali maggiori oneri sarebbero stati solo limitatamente compensati dalla riduzione connessa alle infrastrutture da non realizzare.

Tutto ciò senza considerare i costi relativi alla demolizione di opere già sostenute e la sospensione dei lavori per un tempo non preventivabile, con conseguente ulteriore aggravio di costi da corrispondere all'impresa esecutrice per il ristoro del danno subito connesso al tempo di sospensione.

Sulla base di tale dettagliata analisi e preso atto delle conclusioni in essa contenuta (i cui dati economici sono stati riportati in una sintetica tabella di sintesi) il Comitato di Coordinamento nella seduta del 25.11.2015 a maggioranza (contrario il Sindaco del comune di Riccione) ha ritenuto la proposta irricevibile come variante ex art.169 comma 3 del D.Lgs. 163/06.

### **G) I rapporti con il Ministero e con gli altri Enti Promotori dell'intervento**

Nel corso dell'anno il processo di riorganizzazione degli uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito della soppressione della Struttura Tecnica di Missione (competente per la gestione delle opere del programma delle infrastrutture strategiche a rilevanza nazionale - la cosiddetta "Legge Obiettivo"), ha generato una modifica delle procedure di verifica contabile ed amministrativa dell'opera da parte dell'Amministrazione Centrale.

Nel corso dell'anno gli Uffici competenti del Ministero dell'Economia e Finanza hanno proceduto alla liquidazione del contributo statale tramite il "tiraggio" dal mutuo in conto Stato acceso presso la Cassa Depositi e Prestiti fino a tutto il 31.12.2014, ma per quanto riguarda le procedure relative all'annualità 2015 per lunghi mesi si è rimasti in attesa di conoscere il nuovo assetto organizzativo e le relative procedure.

Solamente in data 09 settembre 2015, a seguito della pubblicazione dei decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.194 del 09.06.2015 e n.232 del 01.07.2015 veniva comunicato che le attività precedentemente svolte dalla Struttura Tecnica di Missione erano state assegnate, in analogia a quanto avviene con le opere di cui alla L.211/92, alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporti ad Impianti Fissi ed il Trasporto Pubblico Locale. Le attività decentrate di verifica venivano

dunque assegnate agli USTIF territorialmente competenti, con cui le stazioni appaltanti avrebbero dovuto interfacciarsi secondo le procedure della Circolare n.13 del 18.06.2003 (come detto precedentemente attinente alla gestione dei progetti della L.211/92).

Si è iniziata quindi una nuova interlocuzione con gli uffici preposti al fine di pervenire alla riattivazione dei flussi finanziari di rimborso delle quote di finanziamento statale, il cui procedimento, a tutto il 31.12.2015 per effetto della trasmissione di due richieste di rimborso per un importo pari ad € 5.355.205 risultava essere ancora pendente.

Sempre nel mese di Settembre la Regione Emilia – Romagna ha provveduto a completare la liquidazione del contributo per la realizzazione del sistema Trasporto Rapido Costiero, per un importo complessivo pari a € 8.263.310 di cui € 7.746.850 per la 1^ tratta Rimini FS – Riccione FS ed € 516.460 quali rimborso per le spese sostenute anticipatamente da Agenzia Mobilità per le tratte di estremità.

Inoltre nel corso del Comitato di Coordinamento del 25 novembre 2015 veniva approvato l'impegno delle risorse contenute delle schede investimento relative alla realizzazione del Trasporto Rapido Costiero nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Mobilità Sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il 2011 – 2013 relativo al bacino di Rimini. Tale risorse - originariamente destinate a finanziare le tratte di estremità – dovevano però essere impegnate attraverso l'approvazione di progetti preliminari entro la fine dell'anno. All'unanimità il Comitato di Coordinamento decideva di mutare la destinazione di tali risorse, assegnandole per un importo pari € 934.000 all'Amministrazione Comunale di Rimini e per € 387.000 all'Amministrazione Comunale di Riccione a condizione che gli Enti Locali beneficiari del contributo procedessero (ognuno per la propria competenza) al co-finanziamento per il 50% dell'intervento e all'approvazione del progetto preliminare e del cronoprogramma degli interventi.

L'Amministrazione Comunale di Rimini procedeva con proprio atto deliberativo ad impegnare le risorse corrispondenti all'ulteriore 50% di finanziamento ed ad approvare i progetti per la realizzazione di opere integrative relative alla realizzazione di una autostazione TPL/capolinea e fermate TRC e per opere complementari e di mitigazione, e l'Amministrazione Comunale di Riccione approvava il progetto preliminare del prolungamento del sottopasso ciclo-pedonale Ceccarini fino al lato monte del viale dei Mille e del viale delle Magnolie a completamento e prosecuzione del sottopassaggio previsto nel progetto TRC.

Poiché tale proposta progettuale interferiva parzialmente col progetto approvato del TRC (ormai prossimo alla sua realizzazione), il comune di Riccione - al fine di garantirsi la possibilità di realizzarlo successivamente in qualità di soggetto beneficiario del co-finanziamento regionale - ha richiesto in Comitato di Coordinamento che Agenzia Mobilità modificasse l'originario progetto previsto nell'esecuzione del TRC in modo tale da renderlo compatibile con il progetto presentato dall'Amministrazione Comunale. Il che è avvenuto con la variante n.2 che Agenzia ha approvato all'inizio 2016.

## **H) Situazioni rilevanti verificatesi dopo la chiusura del bilancio 2015**

### **VICENDE DI NATURA LEGALE ED AMMINISTRATIVA**

Nel corso delle prime settimane del 2016 si sono riattivate le procedure di verifica da parte degli Uffici USTIF territorialmente competenti per ottenere l'erogazione del contributo statale (temporaneamente interrottosi per la soppressione della Struttura Tecnica di Missione) sia per quanto riguarda quanto eseguito nel corso del 2015 sia per ri-avviare le procedure di rimborso delle opere in corso di realizzazione nel 2016.

Al momento dell'approvazione del bilancio sono stati eseguiti con esito positivo due sopralluoghi di verifica e, al fine di procedere alla trasmissione della prossima richiesta di erogazione al 30.06.2016, si prevede l'esecuzione di un nuovo sopralluogo entro il mese di giugno.

L'erogazione a rimborso dovrebbe così riprendere nei prossimi mesi.

Va anche detto che nello scorso mese di maggio è stato richiesto ad Agenzia, da parte della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - oggi competente - di aggiornare lo stato di avanzamento dei lavori per riattivare, su interessamento della Regione, l'istruttoria da inviare al CIPE per la deliberazione del residuo finanziamento di € 10.454.000 per integrare l'acquisto del materiale rotabile.

Tale avanzamento della procedura di finanziamento giunge tempestiva perché consentirà la contrattualizzazione dell'acquisto del nuovo materiale rotabile oggi individuato di cui si dirà nel seguito.

Per quanto riguarda l'insinuazione nel fallimento della APTS BV produttrice del veicolo "Phileas", il curatore, in data 11.04.2016 ha comunicato la decisione di ammettere con riserva nella lista dei crediti contestati, l'importo complessivo pari a € 2.930.166,50 richiesto da Agenzia Mobilità. Tale decisione è stata giustificata per l'insufficienza della documentazione probatoria per quanto riguarda i danni patiti in conseguenza del fallimento per un importo pari a € 1.795.000,00, mentre per quanto riguarda il rimborso degli anticipi versati per il primo veicolo (per un totale di € 1.135.166,50) il curatore proporrebbe la consegna del veicolo a fronte del completamento del pagamento da parte di Agenzia Mobilità. Tale proposta appare inaccettabile (e pertanto sarà rifiutata) in quanto non tiene minimamente tenere conto:

- dell'impossibilità da parte della ditta fallita di rispettare le condizioni contrattuali di completamento della fornitura,
- dell'impegno all'assistenza alla manutenzione in garanzia ed al mantenimento della linea di produzione
- delle mutate normative tecniche nel frattempo intercorse che rendono di fatto inutilizzabile il veicolo prodotto
- del fatto che – diversamente da quanto infondatamente asserito dal Curatore - il mezzo non è omologato, né più omologabile.

Nell'ipotesi invece di prosecuzione del rapporto contrattuale con l'ATI aggiudicataria della fornitura – opportunamente modificata sostituendo la fallita APTS con la ditta fornitrice del mezzo sostitutivo – gli anticipi fin qui versati potrebbero essere mantenuti (ed in tal senso si sta operando) come acconto della nuova fornitura.

Come si è già detto le procedure di valutazione del nuovo mezzo della Van Hool proposto dalle mandanti ha ottenuto valutazione positiva di congruità da parte di Agenzia in qualità di stazione

appaltante che in tal senso ha deliberato l'8 aprile scorso; valutazione che sarà ora portata a conoscenza del Comitato di Coordinamento.

Dal punto di vista della realizzazione dell'infrastruttura alla sottoscrizione del XVII^ SAL, alla fine del mese di gennaio, il Direttore Lavori ha constatato e comunicato al RUP il superamento della soglia prevista dall'art. 240 comma 1 del Codice dei Contratti dell'importo delle riserve iscritte dall'Impresa Esecutrice nel registro di contabilità e ritenute non manifestamente infondate. A quella data le riserve iscritte dall'Appaltatore per anomalo andamento del cantiere raggiungevano infatti l'importo di circa 7 milioni di euro superiori al 10% dell'importo contrattuale.

Il Responsabile Unico del Procedimento, preso atto della situazione e sulla base della relazione riservata del Direttore dei Lavori, valutata l'ammissibilità e la non manifestata infondatezza delle riserve, in data 11.02.2016, ha promosso ai sensi dei commi 5 e 7 dell'art. 240 del Codice la costituzione della Commissione per la definizione di Accordo Bonario. La Commissione si è successivamente insediata il successivo 15 marzo 2016 ed, ai sensi di legge, il suo responso dovrà avvenire entro 90 giorni naturali e consecutivi da tale data. Per espressa decisione della CdA della stazione appaltante assunta in data 11.01.2016, ove le conclusioni della Commissione siano assunte all'unanimità avranno valore decisorio e costituiranno atto transattivo come per legge.

All'Appaltatore andranno dunque corrisposte le somme così definite, salvo rivalsa nei confronti dei soggetti responsabili degli importi costituenti risarcimento di danni.

Al fine della redazione del bilancio consuntivo 2015, sono state formulate previsioni sull'esito dei lavori della Commissione (vedi punto L).

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

Dopo interlocuzioni e proposte intermedie le mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe GmbH, in data 29.02.2016 con nota acquisita al protocollo di Agenzia Mobilità al numero 1443, sono giunte a proporre in via definitiva il materiale rotabile prodotto dall'azienda Van Hool, ditta belga già fornitrice di altro ale rotabile in uso dalla Start Romagna S.p.A., denominato Exqui.City 18T.

Eseguite le necessarie verifiche di natura tecnica, giuridica, economica ed amministrativa, il Consiglio di Amministrazione di Agenzia Mobilità nella seduta dell'8 aprile u.s. ha deliberato l'accettazione di tale proposta in sostituzione del materiale rotabile Phileas prodotto dalla fallita APTS.

Detta accettazione conclude il procedimento ex art. 37, comma 18 del Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 163/06), attivato da questa Stazione Appaltante a seguito del fallimento del Consorzio APTS – mandataria dell'ATI aggiudicataria della fornitura.

Conseguentemente l'ATI subirà una trasformazione e risulterà così costituita:

- Vossloh Kiepe GmbH (capogruppo mandataria);
- Vossloh Kiepe Srl (mandante);
- Van Hool (mandante)

Di ciò, con nota prot. 2771 del 29.04.16 sono stati informati, la Regione Emilia-Romagna e il Comitato di Coordinamento (Organo di Vigilanza sull'attuazione del TRC) al quale sarà sottoposta la scelta operata e successivamente, in data 19.05.2016 con nota prot. 3913, è stata informata anche

la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

E' stata anche già predisposto la bozza di revisione del rapporto contrattuale, che, ponendosi in continuità con l'esistente, consentirà tra l'altro il riconoscimento delle anticipazioni erogate al Raggruppamento Temporaneo di Imprese a titolo di anticipazione per la costruzione del precedente veicolo Phileas.

Dal punto di vista di accettabilità del prodotto offerto – oltre alle analisi specifiche effettuate - ci si può riferire all'elevata qualità ed alla vasta diffusione dei filosnodati prodotti da VanHool sia sul territorio nazionale (oltre 100 veicoli forniti in Italia negli ultimi 10 anni) che più in generale nel mercato europeo. Il veicolo Equi.City18 risulta peraltro già circolante in 10 esemplari nell'impianto filoviario di Parma nella versione diesel-elettrico con motore ausiliario EURO V e, seppure di lunghezza pari a 18,61 (e quindi non rientrante nei limiti di sagome dei veicoli di cui all'art. 61 comma 2 del Codice della Strada), già fruisce di omologazione in deroga a tempo indeterminato (fino alla inevitabile modifica del Codice italiano che dovrà necessariamente recepire le ripetute sollecitazioni in tal senso della Comunità Europea).

Nell'ambito del miglioramento delle caratteristiche di accessibilità e fruibilità del mezzo, il fornitore ha dato disponibilità allo sviluppo di soluzioni tecniche che possano permettere l'accesso a bordo di utenti con bicicletta al seguito.

Sono stati pertanto previsti sul veicolo spazi liberi da utilizzare per le carrozzine e potranno essere studiati, in accordo con il Gestore e con l'approvazione degli uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, idonei dispositivi per il contenimento delle biciclette,

Il trasporto delle biciclette a bordo di mezzi su gomma è una applicazione innovativa che si ritiene opportuno cogliere per l'uso del TRC.

In coerenza con tale obiettivo sono state anche adeguate alcune fermate garantendo l'accessibilità ciclabile alle banchine, ma qualche problema permane su alcune fermate nel territorio riccionese (ove l'accessibilità è consentita solo tramite ascensori) per il cui adeguamento sarebbe necessaria la modifica delle pertinenze stradali su modeste porzioni di aree pubbliche marginali; richiesta, questa, già avanzata da parte di Agenzia Mobilità ma respinta dal comune di Riccione.

Da ultimo si pone rilievo all'entità economica presentata in offerta per il mezzo sostitutivo che risulta in riduzione rispetto agli importi originali di contratto della precedente fornitura. Per le motivazioni già in precedenza esposte il contratto da stipulare sarà ora modulato per stadi successivi, secondo le scelte che si renderanno possibili in relazione anche all'evoluzione tecnologica dei sistemi di guida oggi sottoposti alla verifica da parte del competente Ministero.

Parallelamente all'attività di sostituzione del materiale rotabile è stato necessario procedere all'adeguamento delle attività tecniche relative al contratto di realizzazione dell'infrastruttura civile ed al contratto di fornitura e posa in opera dei sistemi di ausilio all'esercizio.

Quanto all'infrastruttura la variazione più incidente è costituita dall'indisponibilità delle porte sul lato sinistro che richiedono la modifica delle fermate a geometria centrale (di cui si è già detto) e conseguentemente la variazione in termini di quantità, ubicazione e funzionamento degli impianti di

ausilio all'esercizio in virtù del fatto che con lo sdoppiamento dei marciapiedi di attesa occorre realizzare ulteriori 14 banchine oltre alle 20 già previste.

L'individuazione del veicolo permette oggi la definizione dei dettagli tecnici e progettuali per la redazione della necessaria variante n.3 al progetto delle opere civili e del rifacimento del progetto esecutivo delle opere impiantistiche con la stipula dei relativi addendum contrattuali. Successivamente dovrà essere attivata la procedura per le necessarie variazioni ed integrazioni del nulla-osta per la sicurezza ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80 n.4304 del 19.06.2012, da parte della Commissione Interministeriale L.1042/69.

#### L'AVANZAMENTO DELLE OPERE CIVILI

In conseguenza della scelta del nuovo materiale rotabile e definiti i nuovi lay-out , con atto del R.U.P. in data 08.04.2016, prot. 2345 e Ordine di Servizio della D.L. n.81 in data 19.04.2016, è stata disposta all'Appaltatore la ripresa delle operazioni di progettazione e realizzazione delle 17 fermate previste all'interno del tracciato del TRC.

Allo stato attuale le attività di cantiere risultano procedere regolarmente in tutte le aree lungo linea consegnate all'Impresa.

Sono state avviate le attività di costruzione delle ultime opere d'arte con la realizzazione delle fondazioni del sottovia Verdi, Ponte sul Rio Melo ed il sottopasso pedonale Ceccarini e, per quanto attiene il sottopasso carrabile Bellini (avute dal comune di Riccione le definitive indicazioni esecutive), sono state disposte le attività di bonifica ordigni bellici ed è stata data disposizione a RFI di procedere allo spostamento di un portale ferroviario interferente.

A tutto il mese di maggio 2016 sono stati emessi, nell'ambito dell'appalto principale n.19 S.A.L. per un importo complessivo pari a 29,4 milioni di euro pari al 77% circa dell'importo complessivo.

Per quanto attiene i tempi di realizzazione è previsto il completamento della via di corsa nei primi mesi del 2017, mentre il termine di tutte le parti infrastrutturali comprensive di opere d'arte ed opere complementari viene confermato entro le previsioni del cronoprogramma contrattuale di cui alla variante n.2 (fine aprile 2017).

#### LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER IL COMPLETAMENTO DELL'OPERA

E' stata reiterata la richiesta di completamento del finanziamento statale previsto nella Delibera CIPE n.93/06 finalizzato ad integrare il finanziamento per l'acquisizione del materiale rotabile, la cui effettiva disponibilità dovrà essere approvata con specifica delibera CIPE.

A tale proposito va segnalato che è pervenuta recentemente alla Regione la comunicazione che tale istanza è stata inviata al Ministero per l'esame e approvazione del CIPE.

A parte l'atteso finanziamento statale necessario per procedere all'acquisto del materiale rotabile, occorrerà comunque determinare fra gli Enti Finanziatori del TRC la ripartizione della parte di finanziamento di € 1.920.000 (che avrebbe dovuto essere di competenza dello Stato in base all'accordo procedimentale, ma) che è rimasta da finanziare in sede di stesura della delibera CIPE e provvedere alla copertura degli oneri fino ad ora sostenuti (sia di quelli compresi nel quadro economico CIPE che di quelli extra) ed il finanziamento di quelli che saranno ulteriormente necessari

per il completamento dell'intervento previsto fino al 2017. A tale scopo è stato aggiornato l'Allegato A (già redatto in allegato al bilancio consuntivo 2014 - vedi punto N) al quale andranno aggiunti i maggiori costi per risarcimento dei danni accertati e in corso di accertamento (vedi punto L).

## **I ) ricadute economiche danni provocati**

### **I1) Ricadute economiche degli atti ostatici del Comune di Riccione**

Dei fatti ostatici all'esecuzione delle opere posti in essere dal Comune di Riccione anche nel corso del 2015 si è data dettagliata esposizione nel punto F1 che precede unitamente alle attività di difesa che questa Agenzia ha dovuto porre in essere con ripetuti ricorsi all'Autorità Giudiziaria. Gli esiti dei ricorsi sono stati tutti favorevoli a questa Agenzia e le più recenti sentenze del TAR E-R hanno pesantemente stigmatizzato i comportamenti del Comune di Riccione evidentemente tesi unicamente ad impedire la regolare esecuzione delle opere.

Conseguenza di tali atti e comportamenti illegittimi è stato comunque l'anomalo andamento dei cantieri TRC con conseguente prolungamento dei tempi di esecuzione e danni provocati all'Appaltatore.

Danni per i quali è stata iscritta in contabilità dei lavori apposita "riserva" oggi all'esame della Commissione di Accordo Bonario prevista per legge. Ad essi saranno da aggiungere i danni che subirà Agenzia da ritardo nell'ultimazione e messa in funzione dell'infrastruttura.

Tali danni - quantificabili solo all'ultimazione dell'opera e che saranno successivamente quantificati – dovranno essere addebitati ai responsabili.

### **I2) Ricadute economiche del fallimento APTS**

Quanto al fallimento APTS già nella relazione al bilancio consuntivo 2014 sono stati quantificati i danni conseguiti corrispondenti a:

- versamento dell'anticipazione degli stati avanzamento della fornitura in corso d'opera 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-impiantistica, 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.

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 è attivata la necessaria procedura (di insinuazione al passivo e risarcitoria) nei confronti della ditta fallita con riserva di quantificare l'esatto ammontare del danno non appena più puntualmente definito in esito all'esecuzione delle opere.

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 proposta dell'ATI, di cui si è detto e già condivisa da Agenzia (si veda il precedente punto E) comporta un complessivo impegno contrattuale di € 13.464.000, inferiore all'attuale contratto e con previsione di recupero dell'anticipazione di € 1.235.000 già versato in acconto.

**L) Sintesi delle previsioni delle ricadute economiche e finanziarie dei danni provocati (a tutto il 31.12.2015)**

Emerge da quanto sopra che, pur attivando le doverose azioni di recupero dei danni patiti e patienti in conseguenza dei fatti imprevedibili e imprevisti verificatisi (impedimento e/o ritardo alle lavorazioni nel comune di Riccione e fallimento della ditta produttrice del mezzo prescelto), si è incrementata proporzionalmente l'esigenza di risorse finanziarie per il completamento dell'opera per un importo stimabile, a fine 2015 in circa **euro 5.365.167** (come riportato nell'allegato prospetto – corredato dalla relative annotazioni - denominato "Fabbisogni finanziari conseguenti ai danni") salvo il verificarsi di nuove ulteriori evenienze o di fatti oggi non prevedibili.

<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 <sup>(1)</sup>	1.300.000
Fallimento APTS <sup>(2)</sup>	1.135.167
Comune di Riccione per ritardo esecuzione opere <sup>(3)</sup>	2.435.000
<b>TOTALE</b>	<b>5.365.167</b>

(\*) Saranno attivate le doverose azioni di recupero dei danni patiti e patienti 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).

<sup>(1)</sup> Comprensivo lavori e sospensioni parziali.

<sup>(2)</sup> Nel 2015 è stata escussa la fidejussione pari a € 99.963.

<sup>(3)</sup> Importo definito al 31.12.2014 e stimato fino al 31.12.2015 in corso di definizione da parte della Commissione ex art. 240 D.Lgs. 163/03.

**In dettaglio:**

- **Maggiori costi** per adeguamento infrastruttura alla nuova tipologia del materiale rotabile: **euro 1.300.000** (stima)

**- Costi per danni:**

- da interruzioni di cantiere fino al novembre 2014: **euro 635.000**

- da interruzioni di cantiere nel 2015: **euro 1.800.000** (dato stimato al 31.12. 2015 – presunto esito Comm.ne Accordo bonario)

- da fallimento APTS: euro **1.730.000** (di cui euro 1.235.000 già corrisposti – di cui però è stata escussa fidejussione di € 99.963 - ed euro 495.000 stimati per rimessa in pristino opere civili e tecnologiche)

- **Maggiori lavori:** è presumibile possa esserci un riconoscimento contabile di lavorazioni

effettivamente eseguite per ora valutabile in: **euro 200.000** (dato stimato al 31.12.2015 – presunto esito Comm.ne Accordo bonario). In tal caso si tratterebbe di investimento già ricompreso nel Q.E..

(\*) Va rammentato che tra le fonti finanziarie del Q.E. CIPE mancano euro 1.920.000 che avrebbero dovuto far carico alla contribuzione statale 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..

#### **M) La situazione finanziaria del TRC – Aggiornamento al 31.12.2015**

Per rappresentare compiutamente l'evoluzione nel tempo delle previsioni e degli impegni finanziari del progetto TRC si è già svolta analitica disamina nella relazione al bilancio consuntivo 2014 (punti M1, M2, M3) che qui integralmente si richiamano.

Pertanto in questo bilancio 2015 si procede unicamente all'aggiornamento del punto M4 come segue.

##### M4) – Aggiornamento al 31.12.2015.

- 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 e del 2015, l'andamento delle voci di spesa del Quadro Economico CIPE sarebbero ancora contenute nella originaria previsione nonostante il lungo tempo intercorso;

- 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 statale previsto in delibera CIPE di circa euro 10.454.000 per un totale di euro 13.154.000) la proposta di sostituzione del materiale rotabile avanzata dall'ATI di cui si è detto dianzi comporterà un importo che va da euro 10.215.000 a euro 13.464.000 a seconda che si disponga il solo acquisto dei mezzi, ovvero anche la predisposizione del sistema di guida ottica e il completamento del sistema di guida su tutta la flotta di 9 unità.

##### - **le spese extra Q.E. CIPE**

Il capitolo delle spese extra Q.E. CIPE – visto l'incremento che subiscono le spese per risarcimento danni conseguente all'anomalo andamento del cantiere – va meglio specificato in due sottospecie.

Premesso che si tratta comunque di spese prive di contribuzione regionale e statale (in quanto non contemplate nel Q.E. approvato con deliberazione CIPE 93/06) occorre distinguere tra quelle:

1.- conseguenti all'attività di Agenzia Mobilità in funzione di Stazione Appaltante – a tale ruolo incaricata dai soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC – e, come tali, costituenti investimento capitalizzabile dell'opera (di cui si dirà più in dettaglio nel successivo punto O);

2. - conseguenti a risarcimento per danni causati e, come tali, non costituenti investimento/incremento di valore dell'opera e, dunque, non capitalizzabili.

Le spese di cui al punto 1. seguono un incremento annuale dipendente da fatti (anche contingenti) comunque stimabili a preventivo. In base all'andamento storico dall'inizio dei cantieri si possono infatti valutare in circa euro 650.000/700.000 anno e così già previste in complessivi 2.000.000 di

euro per il triennio 2015/2017 (che, allo stato, si conferma).

Le spese di cui al punto 2. dipendono da fattori esterni non previsti né prevedibili (ad oggi: il fallimento APTS BV e l'ostruzionismo di soggetti esterni e del comune di Riccione). Di essi è dovuta la corresponsione all'Appaltatore salvo rivalsa nei confronti dei soggetti responsabili.

#### **N) Previsione di costo dell'investimento TRC fino a completamento dell'opera (1^ tratta)**

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

In tale ottica si può aggiornare l'"Allegato A" – già esposto nella relazione al bilancio consuntivo 2014 – stimando i costi dell'opera (1^ tratta) a fine 2017.

Ne risulta il prospetto (**all. A**) degli importi erogati al 31.12.2015 e stimati da erogare per il completamento dell'opera riferito ai soggetti aderenti all'Accordo di Programma del TRC, al netto del finanziamento del materiale rotabile e dei danni fin qui noti.

<b>ALLEGATO A - PROSPETTO FONTI FINANZIARIE RELATIVE ALLE OPERE CIVILI ED IMPIANTISTICHE DELLA TRATTA DEL TRC RIMINI FS - RICCIONE FS</b>		
<i>(non sono comprese le erogazioni relative al materiale rotabile)</i>		
	<b>Erogati al 31/12/2015</b>	<b>Da erogarsi</b>
		Dato stimato relativo alla copertura dei costi di investimento dell'opera nell'ipotesi sia ultimata nel 2017
<b>Stato</b>	<b>20.978.639</b>	<b>21.878.222</b>
<b>Carenza del finanziamento statale all'interno della Delibera CIPE (*)</b>		<b>1.920.655</b>
<b>Regione Emilia Romagna</b>	<b>7.746.853</b>	
<b>Comune di Rimini (***)</b>	<b>15.280.594</b>	<b>4.645.450</b>
di cui		
<i>QE CIPE-opere</i>	<i>13.405.071</i>	<i>2.291.882</i>
<i>Investimento extra QE-CIPE (**)</i>	<i>1.875.523</i>	<i>2.353.644</i>
<b>Comune di Riccione (***)</b>	<b>6.158.183</b>	<b>1.812.365</b>
di cui		
<i>QE CIPE-opere</i>	<i>5.185.995</i>	<i>1.092.786</i>
<i>Investimento extra QE-CIPE (**)</i>	<i>972.188</i>	<i>719.609</i>
<b>TOTALE</b>	<b>50.164.270</b>	<b>30.256.692</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 60%		
(**) Costi ripartiti in base alle aliquote stabilite nei vari periodi dal Comitato di Coordinamento e da ultimo Rimini (53,99%) - Riccione (21,60%) - Agenzia Mobilità 24,41%		
(***) I Comuni di Rimini e di Riccione hanno inoltre corrisposto al 31.12.2015 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 (Comune di Rimini) e € 6.278.787 (Comune di 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.		

**Quanto ai danni** i maggiori fabbisogni finanziari sono stati esposti nel prospetto della precedente lett. L.

Quanto al **Materiale rotabile** sulla proposta del materiale rotabile ExquiCity18T della Van Hool sussistono al momento 3 ipotesi di step di acquisto da valutare

- euro 10.215.000 per sola fornitura mezzi
- euro 10.584.000 per la fornitura mezzi con predisposizione del sistema di guida ottica
- euro 13.464.000 per la fornitura mezzi con installazione sistema guida ottica

la cui scelta è rinviata al Comitato di Coordinamento.

#### **O) Le spese extra Q.E. 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^ tratta Rimini FS-Fiera e 3^ tratta Riccione FS-Cattolica) per le quali non sussiste approvazione CIPE né tantomeno, allo stato degli atti, contributo statale.

Per quanto riguarda la 1^ 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 (che pertanto definiremo per semplicità "spese extra Q.E. CIPE") che sono comunque dovute in quanto necessarie alla realizzazione dell'opera congiuntamente voluta. Come tali sono sempre state correttamente iscritte a bilancio.

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 poi (avuto accesso al

finanziamento statale e aperti i cantieri) progressivamente aggiornato 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.

Nella relazione al bilancio consuntivo 2014 era stato previsto un importo forfetario di 2.000.000 di euro per l'ultimo triennio (2015-2017) ipotizzando a tale data l'ultimazione dell'opera. Tale rimane, allo stato, la previsione di ultimazione e pertanto si conferma anche l'importo stimato delle spese extra Q.E. CIPE a quella data.

Naturalmente ciò è riferito alle somme di cui al punto 1. della lettera M4 (spese di investimento) e non anche a quelle per risarcimento danni (M4 punto - 2.) ad oggi stimate, ma suscettibili di variazione per fatti non previsti né prevedibili.

#### **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.

Tale funzione si inquadra però oggi in un contesto 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-finziatore 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 per quello di anticipazione delle quote di contributo di competenza di altri soggetti, ove non disponibili.

## 2.3 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE

### IMPIANTI FISSI PER IL TRASPORTO PUBBLICO

Gli uffici dedicati alle attività tecniche di Agenzia Mobilità hanno proseguito nel corso del 2015 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 2015, in attesa che vengano elaborati e programmati gli scenari futuri di tipo organizzativo e funzionale.

La modifica della compagine societaria con la trasformazione dell'azienda in società consortile a responsabilità limitata e la successiva scissione in due parti giunta a conclusione nella sua parte giuridica richiederà una profonda ristrutturazione e riorganizzazione delle attività degli uffici.

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 rimarranno 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 speculari analisi delle ripercussioni di queste mutazioni nel rapporto (regolato dal contratto di servizio) fra l'Agenzia Unica della Romagna ed il gestore del servizio 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 afferenti 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 prossimo triennio 2016 – 2018 la previsione di schede e/o capitoli con risorse destinate 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 ovvi 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 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 redazione del nuovo bando di gara o di redazione dei documenti di gestione del contratto di servizio ed in particolare al momento della 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 delle attività tecniche aziendali 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 porzione 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;
- l'intervento di manutenzione a porzioni di copertura dell'officina e della palazzina uffici;
- lo smontaggio di una delle due torri faro di illuminazione del piazzale per il suo stato di avanzata vetustà in previsione della sua sostituzione;

#### B) MANUFATTI DI ATTESA AD ARREDO DELLE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nel corso del 2015, è stata esperita la gara per l'affidamento dello sfruttamento della pubblicità sui manufatti di attesa a fronte di un canone economico, della manutenzione ordinaria e straordinaria degli stessi e l'implementazione degli arredi di fermata, per una durata del servizio di 10 anni rinnovabili per un uguale periodo a discrezione della Stazione Appaltante. La gara, con il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa, è stata aggiudicata alla Società MediaOne di Roma, che ha offerto un aumento del canone di locazione posto a base di gara ed una implementazione degli arredi con la fornitura di n.30 nuovi manufatti di attesa di nuova concezione. A partire dal mese di luglio è stato formalmente stipulato il contratto per il nuovo affidamento e sono state portate a termine le procedure per il passaggio di consegne con IGPDecaux che aveva la gestione in virtù del contratto precedente.

Come per le precedenti annualità 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 a seguito dei 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".

#### C) 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.

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 nel mese di Febbraio con le visite di constatazione degli uffici competenti USTIF di Bologna è stato concluso l'intervento di modifica conseguente all'inserimento di una rotatoria stradale all'intersezione fra la via Roma e la via Dante mentre nella parte finale dell'anno è giunto alla fase esecutiva l'intervento di modifica necessario per la sistemazione dell'intersezione fra il Piazzale Cesare Battisti, il Corso Giovanni XXIII e la via Graziani la cui conclusione è prevista per i primi mesi dell'anno.

Inoltre a partire dall'autunno è stato necessario smantellare la linea aerea lungo il viale Vespucci all'altezza del piazzale Kennedy al fine di consentire l'avvio dell'intervento promosso dal Comune di Rimini e realizzato da HERA inerente la costruzione della vasca di laminazione "Ausa" e della condotta sottomarina intervento questo cardine del piano di salvaguardia della balneazione ottimizzato.

Le attività propedeutiche avranno durata fino alla primavera inoltrata nel 2016 mentre a partire dall'autunno partirà l'intervento vero e proprio che avrà una durata di 24 mesi. Prevedibilmente quindi nel prossimo biennio sarà necessario esercire il servizio in assenza di tensione lungo il viale Vespucci nella zona di piazzale Kennedy e pianificare un intervento di ristrutturazione dell'impianto che tenga conto delle modifiche che verranno operate nella zona per effetto di quanto in corso di realizzazione.

#### D) 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 2015 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.

Il 2015 è stato l'ultimo anno di affidamento del servizio decennale regolato dalla convenzione con il comune di Rimini, in cui Agenzia Mobilità soggetto realizzatore e finanziatore dell'intervento ha messo a disposizione in comodato le apparecchiature al comando di Polizia

Municipale di Rimini. Al termine dell'affidamento nei primi giorni del 2016, sono state avviate le procedure, come previsto contrattualmente, per il passaggio di proprietà e di gestione degli impianti con i settori preposti dell'Amministrazione Comunale.

Il termine del rapporto contrattuale coincide anche con la vita utile del sistema e delle apparecchiature hardware e software installate nel 2005, che saranno gestite in via provvisoria dall'Amministrazione in attesa dell'esperimento di una gara per la sostituzione e l'implementazione degli apparati anche in considerazione della loro vetustà tecnologica. Al termine dell'affidamento si ritiene importante segnalare i risultati significativi ottenuti nel corso del periodo decennale di gestione degli impianti la cui progettazione, come si diceva dianzi, è stata eseguita a cura degli apparati tecnici di Agenzia Mobilità.

Nella tabella seguente viene riportato il numero delle verbalizzazioni contestate ai trasgressori della regolamentazione della zona a traffico limitato del Centro Storico di Rimini (valore complessivo per l'intero sistema composto da 6 varchi).

anno	n. sanzioni	sanzioni/giorno
2007	47.249	430
2008	65.547	179
2009	53.331	146
2010	37.759	103
2011	27.682	76
2012	22.406	61
2013	18.595	51
2014	17.682	48
2015	16.006	44
TOTALE	306.257	

*nota: i valori 2007 sono relativi agli ultimi 4 mesi dell'anno*

Come si può vedere a partire dal settembre 2007 (data di entrata a regime degli apparati) si è assistito ad una costante progressiva riduzione degli accessi impropri alla zona a traffico limitato, che si sono ridotti di un ordine di grandezza (circa 10 volte) fino a raggiungere valori fisiologici difficilmente migliorabili. Analoghe considerazioni possono essere svolte sul numero dei transiti complessivo (autorizzati e non) attraverso i 6 varchi di controllo della ZTL di seguito esplicitati.

anno	n. transiti	transiti/giorno	sanzioni/transiti
2007	179.931	1.635	26,3%
2008	505.000	1.380	12,9%
2009	494.000	1.353	10,8%
2010	483.000	1.323	7,8%
2011	443.000	1.214	6,2%
2012	430.000	1.174	5,2%
2013	426.000	1.167	4,4%
2014	403.000	1.104	4,3%
2015	391.000	1.071	4,1%
TOTALE	306.257		

*nota: i valori 2007 sono relativi agli ultimi 4 mesi dell'anno*

I dati mostrano una sensibile riduzione dei transiti alla zona a traffico limitato (circa il 60% rispetto ai valori di entrata in servizio) ma soprattutto una drastica riduzione dei transiti irregolari (da oltre un quarto rispetto al totale a meno del 5%) con una diminuzione di sei volte il valore iniziale.

Queste semplici considerazioni da un lato certificano il successo dell'intervento di controllo della zona a traffico limitato e del suo decisivo apporto nel miglioramento della qualità urbana del centro cittadino del comune di Rimini e della riduzione dei comportamenti impropri da parte degli utenti e dall'altro mostrano come tali sistemi hanno un impatto immediato sulle abitudini delle persone e mantengono costantemente un livello di miglioramento nel corso del tempo.

Tale tendenza potrà essere ulteriormente verificata nel momento in cui si procederà ad una maggiore diffusione e capillarità nei controlli così come appare dalle volontà dell'Amministrazione Comunale.

#### E) 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 alle relazioni presentate negli anni precedenti anche in modalità congiunta con il Gestore del Servizio e relativa alla verifica dello stato e degli interventi necessari al mantenimento dei beni funzionali al trasporto pubblico locale affidati con contratto di servizio.

Tali interventi vengono annualmente inseriti all'interno del piano triennale degli investimenti in sede di approvazione di bilancio preventivo ma nonostante questo non si è mai proceduto ad un

impegno delle risorse al fine di potere avviare la fase di pianificazione dell'intervento.

Nel corso dell'anno il Gestore del Servizio ha reiterato ed integrato le segnalazioni contenute nelle relazioni sopra richiamate sottolineando l'indifferibilità dell'avvio del percorso tecnico di risoluzione delle problematiche e nel mese di novembre ha inviato alla Proprietà il progetto definitivo del primo intervento di adeguamento dello scarico industriale e contestualmente ha avviato le procedure di autorizzazione da parte di HERA S.p.A. ente preposto all'esame delle pratiche che debbono essere presentate dai detentori delle attività produttive.

Evidentemente nel corso del 2016 dovrà essere avviato l'iter di realizzazione esecutivo degli interventi necessari all'adeguamento del complesso immobiliare di viale C.A. Dalla Chiesa.

Nel dettaglio gli interventi relativi all'adeguamento del 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 camere 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 comprensivo di adeguamento della fossa per le ispezioni;
- rifacimento e messa a norma dei servizi igienici dell'officina (bagni e docce) e dei locali destinati al personale;
- adeguamento del sistema di aspirazione dei fumi nei reparti produttivi dell'officina;

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;

#### 2.4 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI

L'attività del settore, come formalizzato in varie occasioni (tra cui i CdA del 19-02-2015 e del 20-03-2015 in cui si è discusso l'adeguamento agli obblighi normativi riguardanti la fatturazione elettronica), necessita di urgenti interventi di aggiornamento dei sistemi hardware e software che costituiscono l'infrastruttura informatica di Agenzia Mobilità ormai definitivamente obsoleti.

In particolare il 14/07/2015 Microsoft, produttore dei Sistemi Operativi installati sulla quasi totalità dei server del datacenter di AM, ha terminato di fornire il supporto cosiddetto Extended che comprende la manutenzione evolutiva e la fornitura dei programmi correttivi relativi a falle nella sicurezza ed a protezione contro programmi malevoli.

Ciò comporta che da una parte i produttori di software applicativi hanno smesso di sviluppare applicazioni per questi Sistemi Operativi e dall'altra che le applicazioni ad oggi utilizzate sono entrate nella loro fase evolutiva finale, ovvero non verranno più rilasciati aggiornamenti né tanto meno effettuati nuovi sviluppi che invece sarebbero necessari per l'adeguamento a nuove normative (si veda per esempio il caso della fatturazione elettronica) od a nuove esigenze operative. A tutto questo si aggiunge, e forse ha anche prevalenza su quanto già esposto, l'obbligo del rispetto della normativa sulla privacy (Dlgs.196/03 e successive modifiche) che agli articoli dal 33 al 35 fa riferimento - tra le altre cose - all' "Allegato B - Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza", che al punto 17 recita: "Gli aggiornamenti periodici dei programmi per elaboratore volti a prevenire la vulnerabilità di strumenti elettronici e a correggerne i difetti sono effettuati almeno annualmente. In caso di trattamento di dati sensibili o giudiziari l'aggiornamento è almeno semestrale."

A partire dal 14/07/2016, dunque, i sistemi di elaborazione dei dati personali in uso in Agenzia Mobilità diventeranno fuori legge poiché, come già esposto sopra, il produttore dei Sistemi Operativi non rilascia più i programmi correttivi relativi a falle nella sicurezza ed a protezione contro programmi malevoli. Ciò comporta, in termini sanzionatori, quanto previsto agli art. 162 e 169 del Dlgs.196/03 e cioè:

Art.162 Comma 2-bis: In caso di trattamento di dati personali effettuato in violazione delle misure indicate nell'articolo 33 [Misure minime di sicurezza] o delle disposizioni indicate nell'articolo 167 è altresì applicata in sede amministrativa, in ogni caso, la sanzione del pagamento di una somma da diecimila euro a centoventimila euro. Nei casi di cui all'articolo 33 è escluso il pagamento in misura ridotta.

Art. 169 Comma 1: Chiunque, essendovi tenuto, omette di adottare le misure minime previste dall'articolo 33 è punito con l'arresto sino a due anni.

E' importante pertanto che la Società assuma determinazioni al più presto per l'adeguamento dei sistemi hardware e software in uso in Agenzia Mobilità.

#### Aggiornamento di alcuni software e sistemi in uso in azienda

Dai colloqui che in talune occasioni si sono svolti con i Responsabili dei vari settori aziendali emerge, a parere dello scrivente, l'esigenza di aggiornare/implementare/sostituire i sistemi software di seguito sommariamente elencati:

software di contabilità;

software di gestione documentale;

sito web. La priorità e l'urgenza di questi interventi è definibile direttamente dai Responsabili di settore ma è strettamente legata alla previsione di aggiornamento della piattaforma hardware richiamata al primo punto della presente relazione.

#### PROGETTO G.I.M.

Si sono pressoché concluse (già nel 2015) le attività di installazione di dispositivi ed apparati per le quali la Provincia di Rimini (stazione appaltante ed attuale proprietaria dell'infrastruttura) chiese a suo tempo il supporto di AM e che sono state seguite in prima persona dal Responsabile dei Servizi Informatici. Siamo ora alla fase che precede il collaudo (per il quale, si ricorda, la Regione ha consentito proroga fino a non oltre l'anno in corso), in cui il Fornitore, coadiuvato dal Gestore del TPL (sui cui mezzi sono installati gli apparati necessari al funzionamento dell'intero sistema), deve eliminare i malfunzionamenti che impedirebbero l'esito positivo del collaudo. Tuttavia la Provincia, a causa di scarsità di personale dedicato e di risorse economiche, non ha ancora prodotto quegli atti che consentirebbero al Gestore di farsi parte attiva del processo in maniera formalmente riconosciuta e ad AM di aver titolo a verificare il corretto e positivo andamento delle attività, sia nei confronti del Fornitore che del Gestore.

A ciò si aggiunge, a motivo di ulteriore ritardo, la volontà espressa dalla Provincia di cedere la proprietà dell'intero sistema al Comune di Rimini, che ha manifestato interesse a subentrare ma - apparentemente - solo dopo l'effettuazione del collaudo. Anche per tale motivo, non sono stati ancora prodotti gli atti necessari. Poiché il processo è ancora in corso, ci sono gli spazi necessari per intervenire proficuamente.

Si ritiene perciò prioritario individuare un percorso istituzionale con le parti coinvolte che porti al

risultato atteso nei tempi concessi.

## PRINCIPALI IMPLEMENTAZIONI REALIZZATE NEL CORSO DEL 2015

### Fatturazione elettronica ciclo attivo/passivo

Per ottemperare al Decreto 3 aprile 2013 n. 55, che introduce l'obbligo per le amministrazioni centrali e locali di emettere ed accettare fatture solo in formato elettronico, ed al decreto legge 24 aprile 2014, n. 66 (convertito in Legge 23 giugno 2014, n. 89) che anticipa al 31 marzo 2015 detto obbligo per le amministrazioni locali (cui AM si è trovata equiparata, per questo obbligo, in seguito all'inclusione nel "Elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 3 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e di finanza pubblica)" prodotto ogni anno dall'Istituto Nazionale di Statistica), i Sistemi Informativi ed il Settore Amministrazione, Finanza e Controllo si sono impegnati nella ricerca di una soluzione software che contemperasse l'esigenza normativa con l'organizzazione del lavoro esistente ed al contempo si integrasse nel miglior modo possibile con i software in uso in azienda. Dopo approfondite analisi ed articolate proposte che hanno esplorato sia la possibilità di una gestione *in-house* (implementando i software esistenti) che quella di una gestione in *outsourcing* di tutto o parte del processo, il C.d.A. di AM ha deliberato l'adozione di un sistema di invio e ricezione delle fatture elettroniche e della loro conservazione sostitutiva (obbligatoria ai fini di legge) funzionante per mezzo di una piattaforma software *in cloud*.

### Dismissione del server AS/400

Sono in corso di completamento le attività - iniziate a fine 2015 - relative alla dismissione del server AS/400. La macchina è ancora in uso, in sola consultazione, poiché contiene le registrazioni contabili fino a tutto il 2001. La migrazione dei dati su una piattaforma software di semplice consultazione consentirà, a regime, il risparmio di 2600€/anno relativi al canone di manutenzione.

## 3.PRINCIPALI DATI E INDICATORI FINANZIARI

La posizione finanziaria netta al 31.12.2015 era la seguente:

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Depositi bancari	7.354.284	7.178.398	4.844.055
Denaro e altri valori in cassa	18	1.071	1.061
<b>Disponibilità liquide</b>	7.354.284	7.179.469	4.845.116
Debiti vs Soci per finanziamenti (entro 12 mesi)			
Debiti vs banche (entro 12 mesi)	<b>1.004</b>		

<b>Debiti finanziari a breve termine</b>			
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>			
Debiti vs Banche (oltre 12 mesi)			
Debiti vs altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>			
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>7.353.280</b>	<b>7.179.469</b>	<b>4.845.116</b>

#### **4.INVESTIMENTI**

Il principale investimento del 2015 è stato il Trasporto Rapido Costiero che ha visto il procedere puntuale e costante dei cantieri e per il quale si rimanda alla parte di relazione specifica del punto 2.2

#### **5. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**

La Società non effettuato attività di ricerca e sviluppo nell'anno 2015.

#### **6. INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI ED ALLE INCERTEZZE**

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

#### **7. SITUAZIONE FINANZIARIA E RISCHIO DI LIQUIDITA'**

Anche nel corso del 2015 gli impieghi finanziari hanno riguardato principalmente l'investimento

nell'immobilizzazione tecnica TRC (Trasporto Rapido di Costa) che con l'intensificazione dei cantieri ha assorbito nell'anno circa 10,5 milioni di euro.

Nel corso del 2015 Agenzia ha sostenuto gli investimenti con risorse proprie cercando di ottimizzare al meglio la gestione di tesoreria, accelerando e cadenzando sistematicamente le richieste di rimborso al Ministero sui fondi destinati al TRC e 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 e TRC

\_ i contributi degli Enti Soci per il TPL e funzionamento di Agenzia

Per quanto riguarda il contributo dallo Stato, di cui al finanziamento concesso da Cassa Depositi e Prestiti (CDP) per euro 27.844.861 (garantito dallo Stato) nel corso del 2015 è stata riscossa solo una tranche (richiesta nel dicembre 2014) il 15.06.15.

Purtroppo le vicende amministrative che hanno coinvolto la Struttura di Missione, organo validante delle nostre richieste di erogazione del finanziamento CDP, hanno completamente "congelato" tale importante fonte finanziaria e restano ancora ad oggi alla data di chiusura del presente bilancio non erogate due importanti quote di finanziamento relativi a stati di avanzamento lavoro del TRC richiesti: - il 29.5.15 prot.AM 3525 per euro 2.315.718

- il 31.12.2015 prot.AM 8043 per euro 3.039.487

- il 29.1.2016 prot. AM 549 sollecitati entrambi.

Tale fonte di finanziamento, oltre a finanziare la quota parte di competenza dello Stato (circa 55 %), rappresentava per Agenzia una importante risorsa prima delle vicende amministrative in quanto non impiegava più di 90 giorni nella messa a disposizione dei fondi permettendo una buona programmazione e gestione finanziaria.

Il congelamento del finanziamento con CDP ha posto Agenzia Mobilità in una preoccupante situazione di carenza di fonti finanziarie nel corso del 2015 e quindi ci si è prontamente attivati, nel non ancora facile mercato bancario, ad individuare e ricercare fonti di finanziamento che permettano ad Agenzia di rispettare, come fatto finora, gli impegni verso i fornitori.

Nel mese di settembre è stata ottenuta una linea di credito da Unicredit Banca per euro 3 milioni a titolo di anticipazione di cassa nell'ambito della convenzione di tesoreria unica; la linea di credito, previa autorizzazione dell'Assemblea dei Soci del 10.9.2015 - delibera nr 12/2015, è stata attivata dal 24.9.2015 ed utilizzata nel solo mese di ottobre.

Altra importante fonte finanziaria reperita nel corso del 2015, sempre in un non facile contesto di situazione della società e disponibilità degli Istituti Bancari a concedere linee di credito, è stato il mutuo per 7,1 milioni della durata di 15 anni per il finanziamento della quota parte dell'investimento TRC in capo ad AM. L'avvio definitivo al bando di gara del mutuo ha visto alcuni rinvii e

prolungamenti temporali.

A seguito della deliberazione del cda del 13.7.15 si è proceduto con il bando di gara e l'invito a vari Istituti Bancari a presentare offerte per la concessione del mutuo.

L'iter non è stato semplice e gli Istituti interessati hanno richiesto svariate disamine ed approfondimenti che hanno alla fine dato esiti positivi essendo pervenute ben due offerte. Ciò ha consentito anche un notevole risparmio di interessi passivi in quanto tra le due offerte presentate la differenza di costo del finanziamento è stata notevole.

La tipologia di finanziamento è stata individuata in base alle esigenze ed al previsto futuro assetto della società nonché dalla tipologia di investimento e dalla redditività dello stesso prevista negli anni dal Business Plan elaborato da Studio di consulenza esterno.

Il cda del 6.11.2015 ha proceduto con l'aggiudicazione definitiva alla Banca Monte dei Paschi di Siena ad un costo totale del finanziamento del 3,29 % (da applicare all'IRS di periodo) contro un costo totale del 4,65% offerto dalla Banca BPer; l'Assemblea dei Soci ha autorizzato la stipula del mutuo con delibera nr 2 del 9.2.2016.

Nel corso dei prossimi mesi verrà perfezionata la pratica di mutuo con Monte Paschi di Siena, e si auspica riconfermata la linea di credito per anticipazione di cassa con unicredit (già deliberata in cda e richiesta ufficialmente alla Banca), nonché individuate altre forme di finanziamento adatte alle esigenze di AM per mantenere stabilità operativa, finanziamento degli investimenti ed avvio della nuova Agenzia Romagnola e della restante società degli asset che residuerà dopo la scissione ed aggregazione.

Per quanto riguarda il rischio di liquidità le attività di programmazione e gestione della tesoreria con aggiornamenti costanti settimanali mettono in rilievo la carenza di liquidità prevista a partire da metà del 2016 a causa delle mancate erogazioni da parte dello Stato mediate mutuo con Cassa Depositi e Prestiti (CDP) pertanto sarà fondamentale la stipula tempestiva del mutuo con MPS entro tale termine e l'accesso ad altri tipi di affidamenti bancari a condizioni competitive.

Inoltre il previsto passaggio del ramo TPL all'Agenzia Unica Romagnola, che comporterà il trasferimento dei contributi regionali per servizi minimi di TPL e buona parte de contributi consortili dei Soci, dovrà individuare le fonti finanziarie sulle quali la Società post scorporo potrà contare.

## **8. RISCHI DI NON CONFORMITA' ALLE NORME**

Non sussiste il rischio di incorrere in sanzioni ed interdizioni in seguito alla mancata osservanza del quadro normativo di riferimento:

- rischi ambientali

- rischi di sicurezza sul lavoro

Per quanto riguarda la sicurezza sul lavoro e gli adempimenti ed obblighi in tema di sicurezza e salute dei lavoratori ai sensi del D.Lgs. n.81 del 09.04.2008., nel corso del 2015 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 opera 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. 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. 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".

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).

Nel corso dell'anno appena trascorso non si sono registrati infortuni 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.

Le modifiche societarie intervenute nel 2015 con la trasformazione del Consorzio di Enti Locali in Società Consortile a Responsabilità Limitata ed il conseguente passaggio della legale rappresentanza dal Direttore Generale al Presidente dell'Organo hanno costituito anche variazione del soggetto individuato ai sensi dell'art. 2 e 18 del D.Lgs.81/08 quale soggetto titolare del rapporto di lavoro e che quindi ha la responsabilità dell'organizzazione in quanto esercita i poteri decisionali e di spesa. Quindi ripercorrendo i passaggi avvenuti a partire dal giugno 2015 il ruolo fino ad allora ricoperto dal Direttore Generale è stato poi sostenuto dalla Dott.ssa Roberta Frisoni (fino al 30.06.2015), quindi dal Consigliere Anziano Claudio Dau (fino al 04.08.2015) e quindi dal nuovo Presidente Monica Zanzani per la restante parte dell'anno.

Come fatto rilevante accaduto dopo la chiusura del bilancio occorre segnalare che nel maggio 2016 con le dimissioni di Monica Zanzani il ruolo di datore di lavoro è passato al nuovo Presidente Massimo Paganelli. Per effetto degli eventi succedutesi nel corso di pochi mesi con il cambio per ben 4 volte della figura del Datore di Lavoro si ritiene opportuno procedere con una conferma formale dei Professionisti incaricati quali RSPP e Medico Competente ed a rinnovare le nomine per

i servizi di Primo Soccorso e di Emergenza e con la presa d'atto dei seguenti documenti costituenti il sistema di sicurezza aziendale vigente:

- documento di valutazione rischi (ex titolo I sezione II) redatto nella sua ultima versione nel dicembre 2012;
- piani di emergenza ed evacuazione (titolo I sezione III, VI e D.M. 10.03.1998) redatto nella sua ultima versione nel dicembre 2009;
- documento di valutazione dell'esposizione dei lavoratori al rischio vibrazioni (ex titolo VIII – capo I e III) avente scadenza nel febbraio 2018;
- documento di valutazione dell'esposizione dei lavoratori al rischio rumore e selezione del DPI per l'udito (ex titolo VIII capo I e II) avente scadenza nel febbraio 2018;
- valutazione dell'esposizione dei lavoratori ai campi elettromagnetici (ex titolo VIII capo I, IV e allegato XXXVI) avente scadenza nel dicembre 2017;
- valutazione del rischio chimico (ex titolo IX capo I) avente scadenza nel marzo 2018;

Si segnala che con la trasformazione societaria inoltre che insieme alla perdita del ruolo di Legale Rappresentante e Datore di Lavoro, sono cessate anche le deleghe operative relative al supporto tecnico del Direttore Generale.

Infine si richiama la necessità di assumere decisioni di tipo operativo relativamente alla revisione/aggiornamento del documento relativo alla valutazione dei rischi collegati allo stress – lavoro collegato (ex art. 28 comma 1) giunto alla data di rinnovo nell'ottobre 2013 ed il cui affidamento al RSPP eseguito nel corso dell'esercizio 2015 è stato temporaneamente sospeso in previsione della scissione societaria con costituzione della Agenzia Unica della Romagna e della Società degli Asset (cosiddetta P.M.R.).

## **9. INFORMAZIONI ATTINENTI ALL'AMBIENTE E AL PERSONALE**

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e al personale.

### Personale

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate morti sul lavoro e nemmeno infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola.

Nel corso dell'esercizio non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la Società è stata dichiarata definitivamente responsabile.

### Ambiente

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la Società è stata dichiarata colpevole in via definitiva.

#### **10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

I primi mesi del 2016 sono stati in prevalenza assorbiti dalla trattativa con il Gestore ATG e l'avvio dell'arbitrato poi definito con lodo prefettizio che ha definitivamente a chiusura e stralcio definito tutte le pendenze con il principale fornitore di AM. Le risultanze di tale lodo arbitrale prefettizio sono state ampiamente dettagliate in nota integrativa nei commenti al conto economico caratterizzato da importanti novità anche in merito ad anni passati. Alcuni cambiamenti nella governance della società hanno richiesto alcuni passaggi istituzionali e non pochi inconvenienti operativi. L'attività di AM è comunque proceduta regolarmente.

Per quanto riguarda le attività connesse alla aggregazione delle tre Agenzie romagnole si è avuto un rallentamento nelle procedure anche a causa delle prossime consultazioni amministrative che riguardano anche Rimini e Ravenna; entro l'estate è prevista la ripresa e conclusione dell'avviato processo di aggregazione di cui all'Atto di Progetto di scissione del 9.9.2015 depositato presso la CCIAA di Rimini l'11.09.2015.

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.

#### **11. RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA AI SENSI DEL DECRETO LEGGE N.185/2008**

La Vostra Società non si è avvalsa né della rivalutazione facoltativa prevista dalla legge di stabilità 2016 né dall'art. 1 commi 149 e seg.della L.147/2013 (legge di stabilità 2014) né della L.342/2000, da sue proroghe o richiami ex D.L.185/2008 né da sue successive modifiche o integrazioni.

#### **12. RINVIO DELL'ASSEMBLEA PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO**

La Società è ricorsa alla possibilità di fruire del maggior termine di 180 giorni per la convocazione dell'Assemblea dei Soci chiamata ad approvare il Bilancio d'esercizio, sussistendo particolari esigenze connesse alla struttura e all'oggetti della Società quali il particolare impegno della struttura amministrativa per l'assistenza ed il supporto alle attività necessarie a portare a termine

l'arbitrato con il Gestore del TPL e per l'avvio del progetto di scissione del ramo di azienda TPL e successiva aggregazione in AMBRA Ravenna per la costituzione dell'Agenzia Unica Romagnola, come riportato nella delibera del cda del 24.3.2016 che ha deciso il maggior termine di approvazione del bilancio 2015.

### 13. DESTINAZIONE DEL RISULTATO DI ESERCIZIO

Si propone all'Assemblea di così destinare il risultato di esercizio:

<b>Destinazione utile d'esercizio al</b>		<b>31.12.2015</b>
Utile d'esercizio		<b>592.866</b>
Si delibera la destinazione c.s.:	%	
V Riserva Legale	5	29.643
VII Altre Riserve	---	
VIII Copertura Perdite Pregresse		563.223
<b>Totale destinazione dell'utile</b>		<b>592.866</b>

Il sottoscritto Massimo Paganelli in qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione, consapevole delle responsabilità penali previste in caso di falsa dichiarazione, attesta, ai sensi dell'art.47 DPR 445/2000, la corrispondenza del presente documento a quello conservato agli atti della Società.

Rimini, 6.6.2016



## Relazione del Collegio Sindacale

**AGENZIA MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI A.M. S.r.l. consortile**  
**Sede legale: Via Carlo Alberto Dalla Chiesa n.38 - 47923 Rimini**  
**C.F. / P.IVA E N. Iscrizione Registro Delle Imprese Di Rimini 02157030400**  
**R.E.A. RN 245890**  
**Capitale Sociale 11.665.446 i.v.**  
\* \* \*

**RELAZIONE UNITARIA DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI**

All'Assemblea dei Soci di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini A.M. S.r.l. consortile

**Premessa**

Il Collegio sindacale, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, ha svolto sia le funzioni previste dagli artt. 2403 e segg., c.c. sia quelle previste dall'art. 2409 - bis, c.c.

La presente relazione unitaria contiene nella sezione A) la "Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39" e nella sezione B) la "Relazione ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.".

**A) Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

**Relazione sul bilancio d'esercizio**

Abbiamo svolto la revisione legale del bilancio d'esercizio di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini A.M. S.r.l. consortile costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2015, dal conto economico per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

**Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio**

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

**Responsabilità del revisore**

È nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione legale. Abbiamo svolto la revisione legale in conformità ai principi di revisione. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione legale al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione legale comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione legale comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della rappresentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

**Giudizio**

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini A.M. S.r.l. consortile al 31 dicembre 2015 e del risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

## Richiami d'informativa

Il Collegio richiama l'attenzione sui seguenti argomenti.

### Classificazione contabile di spese inerenti le immobilizzazioni in corso

Come menzionato nella nota integrativa gli amministratori in occasione della definizione bonaria delle riserve contrattuali presentate dalla società appaltatrice dell'opera relative alla realizzazione del TRC, le cui conclusioni, pur essendo imminenti, non sono ancora note alla data di redazione del presente bilancio di esercizio, ha ritenuto necessario procedere ad una ricognizione complessiva della natura e qualificazione di tali oneri ai fini della loro corretta rappresentazione contabile distinguendo tra la quota da portare in aumento del valore delle immobilizzazioni e la parte costituita da oneri non aventi utilità futura e da contabilizzare come componenti di conto economico.

Pertanto, nel bilancio dell'esercizio in oggetto, sono state operate le seguenti operazioni:

- i) l'imputazione di un accantonamento (alla voce B12 del C.E.) di euro 1.800.000 riferito alle riserve contrattuali, iscritte da parte della società appaltatrice dei lavori, maturate nel corso dell'esercizio 2015 per ritardi e impedimenti nell'esecuzione dei lavori; il valore è stimato non essendosi ancora precisamente determinato il suo ammontare da parte della Commissione per la definizione dell'accordo bonario;
- ii) la riqualificazione contabile di spese definite nel corso della prima transazione conclusa alla fine dell'esercizio precedente le quali erano state contabilmente portate ad incremento del valore dell'opera; gli amministratori hanno provveduto alla rettifica della loro imputazione contabile pari ad euro 317.500 rilevando in contropartita un componente di conto economico tra gli oneri della gestione straordinaria al fine di qualificare correttamente la loro natura non incrementativa dell'immobilizzazione in corso di realizzazione.

Gli effetti di tale cambiamento sono riportati nella nota integrativa.

### Operazioni societarie che possono mutare in modo significativo la struttura societaria

Come evidenziato nella relazione sulla gestione la Società, in seguito a delibera dell'assemblea dei soci avvenuta in data 15/10/2015, ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale e proporzionale a favore della beneficiaria AMBRA – Agenzia per la Mobilità del bacino di Ravenna SRL per il trasferimento del ramo di attività relativo alla funzione di Authority dell'attività di TPL e la sua unificazione in un ambito sovra provinciale romagnolo.

L'operazione non si è ancora compiuta; a completamento avvenuto si prevede un significativo ridimensionamento delle attività oggetto della propria gestione e conseguente riduzione dell'organico attualmente occupato per il trasferimento dei dipendenti nella società beneficiaria. Allo stato attuale i tempi di completamento del percorso di scissione non sono prevedibili.

### Affidamento dei servizi di TPL per anno 2016

Da tempo è scaduto il contratto di affidamento dei servizi di TPL per cui già per l'anno 2016 essi vengono svolti sulla base di un "Obbligo di Servizio" disposto ai sensi dell'art. 5 par.5 Regolamento CEE 1370/2009.

Stante la non ancora perfezionata operazione di scissione sarà necessario provvedere da parte della società, quale soggetto attualmente assegnatario delle funzioni di programmazione affidamento e controllo dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nel bacino riminese, valutare e adottare i comportamenti utili e necessari affinché si possa garantire la continuazione dei servizi attraverso l'adozione di strumenti giuridici che consentano il rispetto delle norme che regolano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico.

### Risorse finanziarie per TRC - mutuo ipotecario a carico di AM

Resta ancora da completare la stipula del mutuo per finanziare la quota di investimento TRC posta a carico di "Agenzia Mobilità" quale soggetto co-finanziatore del progetto. Dopo aver esperito la gara per la selezione dell'Istituto di credito, gara conclusasi con la aggiudicazione a Banca Monte dei Paschi di Siena (abbreviato in MPS), non si sono ancora completate le fasi di istruttoria e identificazione dei beni da offrire in garanzia per l'iscrizione di ipoteca.

Si sottolinea quanto indicato in Nota Integrativa e in Relazione sulla gestione la necessità di un rapido completamento dell'istruttoria per addivenire in tempi brevi agli atti di stipula al fine di consolidare e assicurare le fonti finanziarie necessarie per l'investimento.

## Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

*Shogben*

*Raffaella Sta*

*Infocar*

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori, con il bilancio d'esercizio di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini A.M. S.r.l. consortile al 31 dicembre 2015.

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 2015.

## **B) Relazione ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.**

### **B1) Attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2403 e ss., c.c.**

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

Dato atto dell'ormai consolidata conoscenza che il collegio sindacale dichiara di avere in merito alla società e per quanto concerne:

- i) la tipologia dell'attività svolta;
- ii) la sua struttura organizzativa e contabile;

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase di "pianificazione" dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati - è stata attuata mediante il riscontro positivo rispetto a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

È stato, quindi, possibile confermare che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;
- l'assetto organizzativo e la dotazione delle strutture informatiche sono rimasti sostanzialmente invariati;
- le risorse umane costituenti la "forza lavoro" non sono sostanzialmente mutate;
- quanto sopra constatato risulta indirettamente confermato dal confronto delle risultanze dei valori espressi nel conto economico per gli ultimi due esercizi, ovvero quello in esame (2015) e quello precedente (2014). È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2015 in termini confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i nostri controlli si sono svolti su tali presupposti avendo verificato la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.

La presente relazione riassume, quindi, l'attività concernente l'informativa prevista dall'art. 2429, comma 2, c.c. e più precisamente:

- sui risultati dell'esercizio sociale;
- sull'attività svolta nell'adempimento dei doveri previsti dalla norma;
- sulle osservazioni e le proposte in ordine al bilancio, con particolare riferimento all'eventuale utilizzo da parte dell'organo di amministrazione della deroga di cui all'art. 2423, comma 4, c.c.;
- sull'eventuale ricevimento di denunce da parte dei soci di cui all'art. 2408 c.c.

Si resta, in ogni caso, a completa disposizione per approfondire ogni ulteriore aspetto in sede di dibattito assembleare.

Le attività svolte dal collegio hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte le riunioni di cui all'art. 2404 c.c. e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime dei presenti.

#### **Attività svolta**

Durante le verifiche periodiche, il collegio ha verificato sulla possibile evoluzione dell'attività svolta dalla società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale.

Al riguardo il collegio da atto che nel corso dell'esercizio non sono avvenute variazioni nello svolgimento dell'attività svolta.

L'esercizio in chiusura rappresenta l'anno nel quale il preesistente Consorzio di Enti Locali "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini" ha proceduto, ai sensi dell'articolo 115 del T.U.E.L., alla sua trasformazione in

*Jobb Jew*  
*Rafaela D'...*  
*...*

società nella forma della società a responsabilità limitata consortile. L'atto di trasformazione avvenuto in data 12/05/2015, con postdatazione degli effetti alla data dell'1/06/2015, ha anche nominato l'organo amministrativo e l'organo di controllo con durata della carica fino alla data di approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2015.

Successivamente all'atto di trasformazione i valori contabili del trasformato Consorzio di Enti Locali hanno trovato conferma nella perizia giurata redatta dal perito incaricato Dott. Paolo Faini.

Quello presente, quindi, rappresenta il primo esercizio chiuso dalla società a responsabilità limitata dopo la sua trasformazione.

Poiché il preesistente Consorzio provvedeva alla redazione del Bilancio di esercizio con le stesse regole delle società di capitali, ai fini della comparabilità dei dati di bilancio, i dati dell'esercizio 2015 sono perfettamente confrontabili con quelli dell'esercizio precedente.

Nel corso dell'esercizio si sono avuti confronti con la struttura amministrativo-contabile e va segnalato che recentemente la società ha anche, previa procedura di selezione comparativa, affidato l'incarico di consulenza ad uno studio professionale con la finalità di assistere la società in tema di consulenza e assistenza contabile e fiscale su aspetti di natura tecnica e specifica.

I riscontri con la struttura amministrativa interna e più recentemente quelli con lo studio di consulenza, hanno fornito esito positivo.

Il collegio ha quindi periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione.

I rapporti con le persone operanti nella citata struttura - amministratori, dipendenti e consulenti esterni - si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del collegio sindacale.

Per tutta la durata dell'esercizio si è potuto riscontrare che:

- il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- il livello della sua preparazione e formazione tecnica si presenta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;
- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica (consulenza del lavoro) non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali anche straordinarie che hanno influito sui risultati del bilancio.

Stante la semplicità dell'organigramma direzionale, le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, c.c., da parte degli amministratori muniti di delega e dalla Direzione Generale a sua volta dotata di procura speciale per specifiche materie, sono state fornite costantemente e con regolare frequenza anche oltre il minimo e ciò sia in occasione delle riunioni del consiglio di amministrazione sia in occasione di accessi individuali dei membri del collegio sindacale presso la sede della società e anche tramite i contatti/flussi informativi telefonici e informatici con i membri del consiglio di amministrazione: da tutto quanto sopra deriva che gli amministratori esecutivi hanno, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il collegio sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

*Fabrizio*

*Raffaella*

*Anna*

- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione;
- nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;
- non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;
- non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c.;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, c.c.;
- nel corso dell'esercizio il collegio non ha rilasciato pareri previsti dalla legge

## B2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il collegio sindacale ha preso atto che l'organo di amministrazione ha tenuto conto dell'obbligo di redazione della nota integrativa tramite l'utilizzo della cosiddetta "tassonomia XBRL" nella sua ultima versione 2015-12-14, necessaria per standardizzare tale documento e renderlo disponibile al trattamento digitale: è questo, infatti, un adempimento richiesto dal Registro delle Imprese gestito dalle Camere di Commercio in esecuzione dell'art. 5, comma 4, del D.P.C.M. n. 304 del 10 dicembre 2008.

Il collegio sindacale ha, pertanto, verificato che le variazioni apportate alla forma del bilancio e alla nota integrativa rispetto a quella adottata per i precedenti esercizi non modificano in alcun modo la sostanza del suo contenuto né i raffronti con i valori relativi alla chiusura dell'esercizio precedente.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è stato approvato dall'organo di amministrazione in data 06/06/2016 e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa.

Inoltre:

- l'organo di amministrazione ha altresì predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c.;
- tali documenti sono stati consegnati al collegio sindacale derogando al termine ordinario previsto dall'articolo 2429 comma 1 del c.c.; la parziale rinuncia al termine da parte del collegio sindacale ha potuto consentire il deposito del bilancio e dei suoi documenti presso la sede della società corredati dalla presente relazione nei termini previsti dall'art. 2429, comma 3 del c.c..

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri di valutazione delle poste dell'attivo e del passivo soggette a tale necessità inderogabile sono stati controllati e non sono risultati sostanzialmente diversi da quelli adottati negli esercizi precedenti, conformi al disposto dell'art. 2426 c.c.;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 4, c.c.
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- 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;
- nel mese di giugno 2015 si è provveduto alla nomina del responsabile del Piano di Prevenzione della Corruzione nella persona del Direttore Generale;

*John Doe*

*Raffaella De*

*Francesca*

- è stata verificata la correttezza delle informazioni contenute nella nota integrativa per quanto attiene l'assenza di posizioni finanziarie e monetarie attive e passive sorte originariamente in valute diverse dall'euro;
- in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa la destinazione del risultato netto di esercizio esposta in chiusura della relazione sulla gestione, il collegio non ha nulla da osservare, facendo peraltro notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

#### Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 592.866.

I risultati della revisione legale del bilancio da noi svolta sono contenuti nella sezione A della presente relazione.

#### **B3) Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio**

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta il collegio propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, così come redatto dagli amministratori.

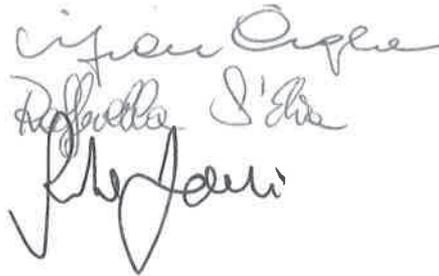
Rimini, 13 giugno 2016

Il collegio sindacale

Pierfrancesco Cingolani (Presidente)

Raffaella d'Elia (Sindaco effettivo)

Roberto Lauri (Sindaco effettivo)



## ESTRATTO DEL VERBALE DELL'ASSEMBLEA DEI SOCI DEL 28.06.2016

L'anno Duemilasedici (2016), il giorno 28 del mese di GIUGNO

(28 GIUGNO 2016)

alle ore 10.20 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. 3574 del 08.06.2016 e della nota di integrazione all'OdG prot. 3683 del 13.06.2016, si è riunita l'Assemblea dei Soci per deliberare sul seguente Ordine del Giorno:

- 1) Ratifica del verbale–accordo per l'anticipazione a cura di AM di euro 1.500.000 (dovuti dagli enti al Gestore TPL a titolo di integrazioni tariffarie) da restituire in cinque annualità a partire dal 2017. Approvazione della tabella di ripartizione delle spese fra gli Enti.
- 2) Variazione al Bilancio Preventivo 2016 (già approvato con atto assembleare del 18.2.2016).
- 3) Autorizzazione alla vendita di beni immobili di Agenzia Mobilità a copertura dei debiti con il Gestore.
- 4) Mutuo TRC per euro 7.100.000: presentazione della proposta elaborata dal CDA relativamente ai beni immobili da ipotecare.
- 5) Approvazione del Bilancio Consuntivo 2015.
- 6) Nomina dell'Organo Amministrativo.
- 7) Nomina dell'Organo di Controllo e/o di revisione.
- 8) Varie ed eventuali.

\*\*\*

Dei soci aventi diritto ad intervenire all'Assemblea (art. 13.1 dello Statuto) sono presenti i seguenti n. 16 rappresentanti :

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

- |                      |    |                                     |
|----------------------|----|-------------------------------------|
| 1. DOMENICONI MARZIA | RT | Comune di Bellaria – Igea Marina    |
| 2. GENNARI MARIANO   | S  | Comune di Cattolica                 |
| 3. SPINELLI DOMENICA | S  | Comune di Coriano                   |
| 4. SANTI RIZIERO     | S  | Comune di Gemmano                   |
| 5. GIANNINI STEFANO  | S  | Comune di Misano Adriatico          |
| 6. TOSI RENATA       | RT | Comune di Montefiore Conca          |
| 7. SANTI RIZIERO     | RT | Comune di Morciano di Romagna       |
| 8. ANTONINI FRANCO   | RT | Comune di Poggio Torriana           |
| 9. TOSI RENATA       | S  | Comune di Riccione                  |
| 10. BRASINI GIANLUCA | RT | Comune di Rimini                    |
| 11. POLIDORI DILVO   | S  | Comune di Saludecio                 |
| 12. POLIDORI DILVO   | RT | Comune di San Clemente              |
| 13. POLIDORI DILVO   | RT | Comune di San Giovanni in Marignano |
| 14. ZANGOLI EMANUELE | RP | Comune di Santarcangelo di R.       |
| 15. URBINATI ALEX    | RT | Comune di Verucchio                 |
| 16. GIANNINI STEFANO | RT | Provincia di Rimini                 |

Sono presenti inoltre i Sigg.: Pierfrancesco Cingolani, Raffaella D'Elia e Roberto Lauri – rispettivamente Presidente e Componenti del Collegio Sindacale di AM; Filippo Giorgetti – Presidente del Consiglio Comunale di Bellaria Igea Marina; Mattia Maracci - funzionario del Comune di Rimini; Pasquale Mancini – funzionario del

Comune di Coriano; Claudia Rufer – Dirigente del Comune di Cattolica; - Cinzia Panici – Dirigente AM; Marcello Branchesi – Dirigente AM; Ivana Torroni e Caterina Zavatta - dipendenti AM.

\*\*\*

Presiede l'Assemblea il Presidente del Consiglio di Amministrazione Massimo Paganelli il quale, constatata la regolarità delle deleghe e preso atto che è presente il 99,61% del capitale sociale, dichiara che ai sensi dello Statuto l'Assemblea è validamente costituita e atta a deliberare sugli argomenti all'ordine del giorno.

Il Presidente PAGANELLI indica come segretario verbalizzante la dott.ssa Ivana Torroni, con il consenso dell'Assemblea dei soci.

\*\*\*

OMISSIS

---

\*\*\*

*Alle ore 12.25 esce il rappresentante del Comune di Verucchio Alex Urbinati*

\*\*\*

OMISSIS

---

\*\*\*

*Alle ore 12.50 esce il rappresentante del Comune di Poggio Torriana Franco Antonini.*

Il Presidente PAGANELLI introduce poi il tema di cui al punto 5 dell'OdG ("Approvazione del Bilancio Consuntivo 2015") .....

OMISSIS

---

\*\*\*

Al termine della discussione, alle ore 13.00 il Presidente mette in votazione la seguente proposta deliberativa:

L'Assemblea dei Soci,

VISTO l'allegato Progetto di Bilancio Consuntivo 2015 approvato dal Consiglio di Amministrazione con atto n. 10 del 06.06.2016;

DELIBERA

a) di approvare il progetto di Bilancio 2015 proposto dal Consiglio di Amministrazione con suo atto n.10 del 06.06.2016;

b) di stabilire il termine del 30.07.2016 quale termine ultimo entro il quale gli enti soci saranno tenuti a versare il saldo dei contributi 2015.

FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Gemmano, Misano Adriatico, Morciano di Romagna, Rimini, Saludecio, San Clemente, San Giovanni in Marignano, Santarcangelo di Romagna ed il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 90,99% 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: la rappresentante del Comune di Cattolica – CHE RAPPRESENTA il 2,04% del capitale sociale.

L' ASSEMBLEA approva A MAGGIORANZA (deliberazione n. 16/2016)

\*\*\*

\*\*\*

OMISSIS

---

\*\*\*

\*\*\*

*Alle ore 13.15 l'Assemblea si conclude.*

IL PRESIDENTE  
Massimo Paganelli



IL SEGRETARIO  
Ivana Torroni



Allegati:

\*\*\*

OMISSIS

---

\*\*\*

- Bilancio Consuntivo 2015

