

PATRIMONIO MOBILITA' PROV.RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE

Bilancio di esercizio al 31-12-2016

Dati anagrafici	
Sede in	Via Dario Campana 67 Rimini - 47922 RIMINI (RN)
Codice Fiscale	02157030400
Numero Rea	RN 000000245890
P.I.	02157030400
Capitale Sociale Euro	11.665.446 i.v.
Forma giuridica	SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA CONSORTILE
Settore di attività prevalente (ATECO)	522190
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

Gli importi presenti sono espressi in Euro

Stato patrimoniale

	31-12-2016	31-12-2015
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.228	1.728
6) immobilizzazioni in corso e acconti	0	2.160
7) altre	27.414	0
Totale immobilizzazioni immateriali	28.642	3.888
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	7.965.423	7.849.201
2) impianti e macchinario	147.089	137.504
3) attrezzature industriali e commerciali	111.210	150.271
4) altri beni	137.337	139.564
5) immobilizzazioni in corso e acconti	64.665.619	54.339.143
Totale immobilizzazioni materiali	73.026.678	62.615.683
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
d-bis) altre imprese	3.000	3.000
Totale partecipazioni	3.000	3.000
2) crediti		
c) verso controllanti		
esigibili oltre l'esercizio successivo	3.214.077	3.214.077
Totale crediti verso controllanti	3.214.077	3.214.077
d-bis) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	74.454
esigibili oltre l'esercizio successivo	2.115.102	2.023.230
Totale crediti verso altri	2.115.102	2.097.684
Totale crediti	5.329.179	5.311.761
Totale immobilizzazioni finanziarie	5.332.179	5.314.761
Totale immobilizzazioni (B)	78.387.499	67.934.332
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
5) acconti	0	12.751
Totale rimanenze	0	12.751
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.397.247	2.192.327
Totale crediti verso clienti	2.397.247	2.192.327
4) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.035.939	2.601.108
Totale crediti verso controllanti	1.035.939	2.601.108
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0	0
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.016.426	0
Totale crediti tributari	1.016.426	0
5-quater) verso altri		

esigibili entro l'esercizio successivo	320.174	5.001.564
esigibili oltre l'esercizio successivo	263.581	2.234.451
Totale crediti verso altri	583.755	7.236.015
Totale crediti	5.033.367	12.029.450
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	3.576.928	7.354.266
3) danaro e valori in cassa	17	18
Totale disponibilità liquide	3.576.945	7.354.284
Totale attivo circolante (C)	8.610.312	19.396.485
D) Ratei e risconti	23.545	23.339
Totale attivo	87.021.356	87.354.156
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	11.665.446	11.665.446
IV - Riserva legale	29.643	0
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Varie altre riserve	3	3
Totale altre riserve	3	3
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	(71.961)	(635.184)
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	749.903	592.866
Totale patrimonio netto	12.373.034	11.623.131
B) Fondi per rischi e oneri		
4) altri	1.528.093	2.966.101
Totale fondi per rischi ed oneri	1.528.093	2.966.101
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	446.381	406.563
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	0	1.004
Totale debiti verso banche	0	1.004
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.410	43.540
esigibili oltre l'esercizio successivo	57.833.230	52.478.024
Totale acconti	57.834.640	52.521.564
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	9.479.276	14.329.235
Totale debiti verso fornitori	9.479.276	14.329.235
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	57.996	76.474
esigibili oltre l'esercizio successivo	4.201.593	4.201.593
Totale debiti verso controllanti	4.259.589	4.278.067
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	71.109	180.929
Totale debiti tributari	71.109	180.929
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	78.319	91.096
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	78.319	91.096
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	353.271	201.135
esigibili oltre l'esercizio successivo	2.500	88.601
Totale altri debiti	355.771	289.736
Totale debiti	72.078.704	71.691.631

E) Ratei e risconti	595.144	666.730
Totale passivo	87.021.356	87.354.156

Conto economico

	31-12-2016	31-12-2015
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	204.627	218.288
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	366.945	453.936
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	20.902.366	22.081.980
altri	992.176	2.561.442
Totale altri ricavi e proventi	21.894.542	24.643.422
Totale valore della produzione	22.466.114	25.315.646
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	14.590	12.811
7) per servizi	19.522.846	19.833.207
8) per godimento di beni di terzi	117.937	114.138
9) per il personale		
a) salari e stipendi	1.038.345	1.084.106
b) oneri sociali	282.855	318.471
c) trattamento di fine rapporto	70.021	68.636
e) altri costi	1.730	3.412
Totale costi per il personale	1.392.951	1.474.625
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	651	2.656
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	234.985	472.819
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	22.804	0
Totale ammortamenti e svalutazioni	258.440	475.475
12) accantonamenti per rischi	291.000	1.843.000
13) altri accantonamenti	0	65.000
14) oneri diversi di gestione	89.701	768.694
Totale costi della produzione	21.687.465	24.586.950
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	778.649	728.696
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	15.529	4.636
Totale proventi diversi dai precedenti	15.529	4.636
Totale altri proventi finanziari	15.529	4.636
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	12	1.066
Totale interessi e altri oneri finanziari	12	1.066
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	15.517	3.570
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	794.166	732.266
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	44.263	139.400
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	44.263	139.400
21) Utile (perdita) dell'esercizio	749.903	592.866

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2016	31-12-2015
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	749.903	592.866
Imposte sul reddito	44.263	139.400
Interessi passivi/(attivi)	(15.517)	(3.570)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus /minusvalenze da cessione	778.649	589.296
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	361.021	1.976.636
Ammortamenti delle immobilizzazioni	235.636	475.475
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	596.657	2.452.111
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	1.375.306	3.041.407
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	12.751	-
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(204.920)	-
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(4.849.959)	-
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(206)	-
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(71.586)	-
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	5.217.542	-
Totale variazioni del capitale circolante netto	103.622	-
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	1.478.928	3.041.407
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	15.517	3.570
(Imposte sul reddito pagate)	(44.263)	-
(Utilizzo dei fondi)	(1.729.008)	-
Altri incassi/(pagamenti)	(30.203)	-
Totale altre rettifiche	(1.787.957)	3.570
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	(309.029)	3.044.977
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(10.645.980)	(472.819)
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(25.405)	(2.656)
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(17.418)	-
Attività finanziarie non immobilizzate		
Disinvestimenti	1.970.870	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(8.717.933)	(475.475)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(1.004)	-
Accensione finanziamenti	5.250.627	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	5.249.623	-
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(3.777.339)	2.569.502
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	7.354.266	-

Danaro e valori in cassa	18	-
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	7.354.284	-
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	3.576.928	7.354.266
Danaro e valori in cassa	17	18
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	3.576.945	7.354.284

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2016

Nota integrativa, parte iniziale

Il progetto di Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2016, che viene sottoposto al Vostro esame, assieme alla presente nota integrativa, rendiconto finanziario e relazione sulla gestione che ne costituiscono parte integrante, evidenzia un utile di euro 749.903 contro un utile di euro 592.866 dell'esercizio precedente.

Ciò premesso, passiamo a fornirvi i dati e le indicazioni di corredo, nel rispetto dell'attuale normativa. Il bilancio chiuso al 31.12.2016 è stato redatto in base ai principi e criteri contabili di cui agli artt. 2423 e seguenti del codice civile, in linea con quelli predisposti dai Principi Contabili Nazionali, aggiornati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), e con l'accordo del Collegio Sindacale, nei casi previsti dalla legge.

PRINCIPI DI REDAZIONE

Sono state rispettate: la clausola generale di formazione del bilancio (art. 2423 c.c.), i suoi principi di redazione (art. 2423-bis c.c.) ed i criteri di valutazione stabiliti per le singole voci (art. 2426 c.c.).

In particolare:

- la valutazione delle voci è stata effettuata secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività;
- la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto dell'esistenza dell'operazione o del contratto;
- i proventi e gli oneri sono stati considerati secondo il principio della competenza, indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- i rischi e le perdite di competenza dell'esercizio sono stati considerati anche se conosciuti dopo la chiusura di questo;
- gli utili sono stati inclusi soltanto se realizzati alla data di chiusura dell'esercizio secondo il principio della competenza;
- per ogni voce dello stato patrimoniale è stato indicato l'importo della voce corrispondente dell'esercizio precedente, nel rispetto delle disposizioni dell'art. 2423-ter, c.c.;
- a seguito delle recenti modifiche normative sul bilancio, si è reso necessario procedere alla riclassificazione della voce oneri vari relativa alla sezione "E" Proventi ed oneri straordinari dell'esercizio precedente inserita ora per natura alla voce "B14" dei Costi di Produzione.
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente;
- 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.

Si precisa inoltre che:

- i criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2016 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D. Lgs. n. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34/UE. Per effetto del D. Lgs. n. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC;
- ai sensi del disposto dell'art. 2423-ter del codice civile, nella redazione del bilancio, sono stati utilizzati gli schemi previsti dall'art. 2424 del codice civile per lo Stato Patrimoniale e dall'art. 2425 del codice civile per il Conto Economico. Tali schemi sono in grado di fornire informazioni sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, nonché del risultato economico.

Si informa che nella redazione del bilancio, ai sensi delle norme contenute all'art. 2423 comma 4 c.c., nessuna deroga è stata utilizzata in merito ai principi di rilevazione, valutazione presentazione ed

informativa ad eccezione della valutazione secondo il criterio del costo ammortizzato per i crediti ed i debiti formati nel corso dell'esercizio con scadenza inferiori ai dodici mesi e per quelli sorti antecedentemente al 01/01/2016. Si ritiene che tale deroga abbia effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

- la società ha mantenuto i medesimi criteri di valutazione utilizzati nei precedenti esercizi, di cui si fa rinvio alle singole voci di bilancio, così che i valori di bilancio sono comparabili con quelli del bilancio precedente senza dover effettuare alcun adattamento.

- Si fa presente che quanto iscritto ai crediti e debiti verso controllanti fa riferimento a crediti e debiti nei confronti di tutti gli Enti Soci, in continuità con quanto adottato negli esercizi precedenti.

Rivalutazione dei beni costituenti immobilizzazioni.

In merito al valore delle Immobilizzazioni, stante anche i vincoli di legge, si informa che non sono state effettuate rivalutazioni economiche e/o monetarie ai sensi della legge n.342/2000, come prorogata dalla Legge n.266/2005 e ulteriori leggi successivamente intervenute.

Per lo stesso motivo non esistono valori alla voce "A III. Riserve di Rivalutazione" nel Patrimonio Netto.

Svalutazioni dei Beni costituenti immobilizzazioni.

Si attesta che la società non ha operato svalutazioni ai sensi dell'OIC n. 9 per perdite durevoli di valore sui beni costituenti immobilizzazioni.

CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI

I criteri di valutazione adottati che qui di seguito vengono illustrati sono coerenti con quelli degli esercizi precedenti e rispondono a quanto richiesto dall'art. 2426 del codice civile.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali sono state classificate e valutate in conformità a quanto disposto dal Principio contabile n. 24 ed alla luce delle innovazioni introdotte dal D. Lgs. n.139/2015. 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 vita residua. I criteri ed i coefficienti di ammortamento non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente. 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. Si sottolinea che al primo gennaio 2016 non residuano immobilizzazioni immateriali accese a spese per studi e ricerche.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

Nel costo di acquisto sono compresi anche gli oneri accessori. Il costo di produzione comprende tutti i costi diretti e indiretti, questi ultimi per la quota ragionevolmente imputabile al prodotto, relativi al periodo di fabbricazione e sino al momento in cui 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 di 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 all'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 iscritti 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.

Il principio del costo ammortizzato introdotto dal D. Lgs. 139/2015 che ha modificato l'art.2426, comma 8 del C.C., prevede la valutazione dei crediti e dei debiti sulla base del fattore temporale (attualizzazione) e del valore di presumibile realizzo. Tale nuova modalità di valutazione non viene applicata solo nel caso in cui gli effetti siano irrilevanti ai fini del bilancio (es. crediti inferiori ai 12 mesi) ai sensi del disposto dall'art.2423 comma 4 del C.C.. L'applicazione del criterio comporta l'incremento o il decremento del valore nominale dei crediti o dei debiti degli importi relativi ai costi

di transazione e di altre rettifiche. Si comunica che la società ai sensi del citato comma 4 dell'art.2423 C.C. non ha applicato il principio del costo ammortizzato in quanto i crediti/debiti che si sono venuti a creare nell'esercizio sono inferiori a 12 mesi.

Non esistono crediti/debiti in valuta

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

RATEI E RISCOINTI

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio. Per i ratei e risciolti 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 iscritte 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 e comprensivo delle rivalutazioni richieste dalla normativa.

IMPEGNI, GARANZIE E PASSIVITÀ POTENZIALI

L'art.2427 del C.C., così come modificato dal D. Lgs 139/2015, ha previsto lo stralcio dallo stato patrimoniale della sezione relativa ai Conti d'Ordine ma ha previsto che in nota integrativa sia data informazione dettagliata degli impegni, garanzie o passività potenziali con indicazione della natura delle garanzie reali prestate.

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.

ATTIVITÀ SVOLTA

La società ha svolto sino al 28/02/2017 le funzioni di Ente regolatore del Trasporto Pubblico Locale nella Provincia (TPL) di Rimini, la gestione del patrimonio immobiliare e degli asset del TPL, la realizzazione di infrastrutture di TPL quali il TRC (Trasporto Rapido Costiero) nell'interesse dei propri Enti Soci.

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simil	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio				
Costo	1.728	2.160	-	3.888
Valore di bilancio	1.728	2.160	0	3.888
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	-	-	27.565	27.565
Ammortamento dell'esercizio	500	-	151	651
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	-	2.160	-	2.160
Totale variazioni	(500)	(2.160)	27.414	24.754
Valore di fine esercizio				
Costo	1.228	-	-	1.228
Valore di bilancio	1.228	0	27.414	28.642

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

La voce Immobilizzazioni in corso e acconti subisce un decremento di euro 2.160 dovuto allo stralcio di immobilizzazione in corso per incompleta funzionalità di licenze di programmazione TPL.

La voce Altre immobilizzazioni immateriali di euro 27.414 è relativo a manutenzioni straordinarie effettuate nella palazzina di via Campana 65, in seguito alla stipula del contratto di locazione in data 25.11.2016 con Amir S.p.a., con inizio utilizzo decorrente dal 01.12.2017.

Immobilizzazioni materiali

Non sono state effettuate rivalutazioni discrezionali o volontarie e le valutazioni effettuate trovano il loro limite massimo nel valore d'uso, oggettivamente determinato, dell'immobilizzazione stessa. La tabella sottostante indica dettagliatamente i movimenti intervenuti nelle immobilizzazioni nel corso dell'esercizio.

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ai valori iscritti nelle immobilizzazioni materiali. La composizione e i movimenti di sintesi delle immobilizzazioni materiali sono dettagliati nella tabella.

La società non ha effettuato rivalutazioni dei beni d'impresa né economica né monetaria né sulla base di norme di legge né si è provveduto a rivalutazioni discrezionali o volontarie in deroga alle normali regole civilistiche.

Per lo stesso motivo non risultano Riserve di rivalutazione nel Patrimonio Netto del bilancio.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	10.964.228	3.374.837	3.239.633	2.000.454	54.339.143	73.918.295
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.115.027	3.237.333	3.089.363	1.860.888	-	11.302.611
Valore di bilancio	7.849.201	137.504	150.271	139.564	54.339.143	62.615.683
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	258.145	59.287	-	23.511	10.326.478	10.667.421
Riclassifiche (del valore di bilancio)	-	-	-	-	(2)	(2)
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	-	21.440	-	-	21.440
Ammortamento dell'esercizio	141.924	49.703	17.621	25.737	-	234.985
Altre variazioni	1	1	-	(1)	-	1
Totale variazioni	116.222	9.585	(39.061)	(2.227)	10.326.476	10.410.995
Valore di fine esercizio						
Costo	11.222.373	3.434.124	-	2.023.682	-	16.680.179
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.256.951	3.287.036	-	1.886.344	-	8.430.331
Valore di bilancio	7.965.423	147.089	111.210	137.337	64.665.619	73.026.678

Rispetto all'esercizio precedente le immobilizzazioni materiali aumentano in valore assoluto di euro 10.410.996. I decrementi sono dovuti per euro 234.985 alle quote d'ammortamento di competenza, per euro 21.440 alla cessione di n. 9 parcometri come da autorizzazione di vendita mediante trattativa privata del CdA (estratto del verbale del 18.05.2016) e per euro 282 alla cessione gratuita di televisore ad Istituto ASP Valloni.

Gli incrementi sono dovuti all'acquisizione di aree espropriate per il TRC per euro 258.145, impianti e macchinari per euro 42.622, pali filoviarri per euro 16.665, mobili e arredi per euro 23.401, attrezzature informatiche per euro 110, immobilizzazioni materiali in corso e acconti per euro 10.326.478. Le immobilizzazioni in corso ed acconti pari ad euro 64.665.619 sono costituite per euro 83.580 quali anticipi per realizzazione nuovi fabbricati in Via Coletti e per euro 64.582.039 per anticipi per realizzazione dell'opera TRC.

Il maggior investimento per euro 10.326.165 è relativo alla realizzazione del Trasporto Rapido di Costa che ha visto il proseguimento dei cantieri aperti nel 2012. La Società, essendo il soggetto titolato alla realizzazione dell'opera, andrà ad ammortizzare l'investimento a partire dal momento della messa in funzione della stessa con quote annue "sterilizzate" dalla quota di risconto passivo derivante dalla contribuzione a carico degli Enti finanziatori. Contribuzione che è stata, all'atto dell'incasso, già imputata nella voce del passivo dello Stato Patrimoniale "accanti 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.

PROGETTO T. R.C.	1995 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2011	2012-2014	2015	2016	TOTALE al 31/12/16
Conti accesi alle Immobilizzazioni Finanziarie:								
Depositi al MEF	-	-	2.424.847,59	- 82.582,88	- 178.309,52	- 146.427,97	17.716,93	2.035.244,15
Totale	-	-	2.424.847,59	- 82.582,88	- 178.309,52	- 146.427,97	17.716,93	2.035.244,15
Conti accesi alle Immobilizzazioni Materiali:								
Aree espropriate - Case Cantoniere - Accordi bonari	-	-	322.718,10	250.619,79	628.135,56	186.783,11	258.144,97	1.646.401,53
Totale	-	-	322.718,10	250.619,79	628.135,56	186.783,11	258.144,97	1.646.401,53
Conti accesi alle Immobilizzazioni in Corso per TRC:								
Occupazioni temporance, servitù ed Imposte diritti e altri oneri x Espropri	-	-	12.326,27	82.204,04	64.553,02	2.867,05	5.547,72	167.498,10
Costi per acquisizioni aree	1.032.913,80	-	-	1.032.914,00	8.601,30	-	-	2.074.429,10
Incarichi tecnici esterni	1.864.814,31	1.168.795,46	1.352.173,64	860.344,42	691.637,16	227.070,07	219.847,09	6.284.682,15
Appalto opere civili	-	1.882.605,89	3.144.551,47	6.389.415,41	20.048.748,20	9.240.214,51	9.673.642,57	50.379.178,65
Fornitura materiale rotabile	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalizzazione costi personale Agenzia	394.984,12	267.984,12	385.278,27	725.849,27	1.399.016,61	450.242,75	66.945,00	3.990.100,80

Costi funzionamento Ufficio di progetto	416.519,27	208.392,05	181.987,15	53.835,16	31.832,18	67,21	52,04	892.685,06
Attività di promozione e comunicazione					220,00	-		220,00
Oneri x finanziamenti TRC	-	-	208.155,95	391.468,79	13.489,50	-		613.114,24
Costi per indennizzi e risarcimenti						20.000,00	60.131,00	80.131,00
Totale	3.709.231,50	3.527.578,18	5.284.472,75	9.536.031,09	22.258.097,97	9.940.461,59	10.326.165,42	64.582.038,50
Totale	3.709.231,50	3.527.578,18	8.032.038,44	9.704.068,00	22.707.924,01	9.980.816,73	10.602.027,32	68.263.684,18

Nel corso dell'esercizio nessuna delle immobilizzazioni materiali iscritte in bilancio è stata sottoposta a svalutazione in quanto nessuna di esse manifesta perdite durevoli di valore.

Infatti, risulta ragionevole prevedere che i valori contabili iscritti nello stato patrimoniale al netto delle rettifiche di valore operate per effetto del processo di ammortamento del costo originario, potranno essere economicamente recuperati tramite l'uso, ovvero per effetto del realizzo diretto per cessione a terzi.

Immobilizzazioni finanziarie

Movimenti di partecipazioni, altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

Al 31/12/2016 risulta iscritta una partecipazione di euro 3.000 all'associazione ALMA, associazione delle agenzie di mobilità dell'Emilia Romagna.

Il totale delle immobilizzazioni finanziarie non è variato rispetto all'anno precedente fermo nel valore di euro 3.000.

	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
Valore di inizio esercizio		
Costo	3.000	3.000
Valore di bilancio	3.000	3.000
Valore di fine esercizio		
Costo	3.000	3.000
Valore di bilancio	3.000	3.000

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Valore di inizio esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti immobilizzati verso imprese controllanti	3.214.077	3.214.077	-	3.214.077
Crediti immobilizzati verso altri	2.097.684	2.115.102	0	2.115.102
Totale crediti immobilizzati	5.311.761	5.329.179	-	5.329.179

B) III .2. c2) "Verso controllanti": per euro 3.214.077

rappresentati dall'incasso di fondi regionali (L. 204/95) e poi versati 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. Il quadro generale della L.204/95 viene affrontata in modo dettagliato ed esaustivo nella sezione riguardante i debiti verso controllanti.

- B) III .2.d-bis2) "Verso altri": per euro 2.115.101 costituiti:
 - per euro 2.035.244 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 e 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 74.454 per crediti diversi di cui euro 71.999 vantati nei confronti del Comune di Riccione, per la realizzazione (a seguito di concessione) di area parcheggio di V.le Cortemaggiore a Riccione per la quale il Comune ha deciso, nel 1999, di riprenderne il 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 inerenti a depositi cauzionali di lunga durata
 - per euro 5.403 a depositi cauzionali e a crediti per cauzioni relativi ad utenze.

Si evidenzia di seguito la tabella delle variazioni dei crediti:

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE- CREDITI	Saldo 31/12/2015	Saldo 31/12/2016
Crediti verso controllanti	3.214.077	3.214.077
Crediti vs altri:		
Crediti diversi per depositi	74.454	74.454
Depositi indennità esproprio TRC	2.017.527	2.035.244
Depositi cauzionali oltre anno	883	108
Crediti x cauzioni utenze oltre anno	4.820	5.295
TOTALE	5.311.761	5.329.178

Suddivisione dei crediti immobilizzati per area geografica

Area geografica	Crediti immobilizzati verso controllanti	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
ITALIA	3.214.077	2.115.102	5.329.179
Totale	3.214.077	2.115.102	5.329.179

Crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Si attesta che la società non ha né crediti né debiti derivanti da contratti con obbligo di retrocessione.

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

	Valore contabile
Partecipazioni in altre imprese	3.000
Crediti verso imprese controllanti	3.214.077
Crediti verso altri	2.115.102

Dettaglio del valore delle partecipazioni immobilizzate in altre imprese

Descrizione	Valore contabile
ALMA ASS. AG. MOBILITA DELL'E/R.	3.000
Totale	3.000

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso imprese controllanti

Descrizione	Valore contabile
CREDITI V/COMUNE DI RIMINI L.204	3.214.077
Totale	3.214.077

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso altri

Descrizione	Valore contabile
CREDITI V/IMMOBILI DEPOSITI	74.454
DEPOSITI CAUZ. MEF ESPROPRI TRC	2.035.244
ALTRI DEPOSITI CAUZIONALI	5.404
Totale	2.115.102

Attivo circolante

Rimanenze

La società per sua attività caratteristica non detiene rimanenze di sorta.

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

C) II .1 CREDITI VERSO CLIENTI

Esigibili entro l'esercizio: in aumento di euro 204.920 rispetto al precedente esercizio, sono composti da euro 2.419.610 quali crediti verso clienti, euro 361.635 per fatture da emettere, dai quali sono stati dedotti i valori del fondo svalutazione crediti per euro 383.998.

Il fondo ha avuto le seguenti movimentazioni nel 2016:

- incremento di euro 22.804 relativo ai crediti per contributi dovuti dagli Enti non soci per i servizi TPL del 2014, come da approvazione del CdA del 28.12.2016
- decremento di euro 21.841 per utilizzo fondo a seguito di stralcio crediti in sofferenza per inesigibilità come da relazione Avv. Santoro ns. prot. 7006 del 12.12.2016.

Il saldo del credito vs clienti risulta pari ad 2.397.247 e si riferisce principalmente a:

- 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 dal 2011 al 2015 pari ad euro 2.214.058;
- crediti e fatture da emettere verso ATG rispettivamente di euro 146.564 e di euro 52.910 per penali C.d.S. TPL 2010-2015, addebiti costi comuni palazzina via Dalla Chiesa e penali come da Atto d'Obbligo 2016.

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	Saldo al 31/12 /2015	Variazioni esercizio 2016		Saldo al 31 /12/2016
		Utilizzi	Accantonamenti	
Fondo svalutazione crediti vs clienti	383.035	21.841	22.804	383.998
Fondo svalutazione crediti v Enti di rifer.	0	-	-	-
TOTALE	383.035	21.841	22.804	383.998

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

C) II .4a) CREDITI VERSO CONTROLLANTI (crediti verso intera compagine sociale) entro l'esercizio successivo per euro 1.035.939 sono costituiti da Quanto ad euro 412.129, rappresentati dai crediti verso gli Enti Soci del Consorzio maturati per contributi consortili e servizi vari.

I crediti più rilevanti risultano nei confronti di:

- Comune di Santarcangelo euro 110.648, quale saldo contributo per servizi minimi Tpl 2014;
- Comune di Riccione euro 51.601 per contributi per servizi minimi Tpl 2016;
- Comune di Cattolica euro 12.312 per contributi per servizi minimi Tpl 2016;
- Comune di Gemmano euro 47.754 per contributi per servizi minimi Tpl 2013-2016;
- Comune di Misano Adriatico euro 36.489, di cui euro 13.644 per contributi per servizi minimi Tpl 2016 ed euro 22.845 per l'addebito di quote spettanti TRC tratte di estremità 2004-2005;
- Comune di Montescudo euro 2.909 per contributi per servizi minimi Tpl 2015;
- Comune di Morciano di Romagna euro 13.259 per contributi per servizi minimi Tpl 2016;
- Comune di Montefiore Conca euro 7.007 per contributi per servizi minimi Tpl 2015 e 2016;
- Comune di Cesenatico euro 2.002 per contributi per servizi minimi Tpl 2013 e 2014;
- Provincia di Rimini euro 122.701, di cui euro 59.594 per contributi servizi minimi Tpl 2013 e 2015, euro 10.647 per rimborso diminuzione velocità, euro 52.460 per crediti 2004-2009 relativi a gestione MCT e interruzioni circolazione.

CREDITI VERSO CONTROLLANTI (tutti Enti Soci)	Saldo al 31/12/2015	Saldo al 31/12/2016
Esigibili entro l'esercizio:		
Comune di Rimini	559.589	1.080
Comune di Santarcangelo	135.948	110.648
Comune di Riccione	456.818	51.601
Comune di Bellaria	0	0
Comune di Cattolica	92.159	12.312
Comune di Gemmano	50.179	47.754
Comune di Misano A.	42.259	36.489
Comune di Mondaino	5.491	0
Comune di Montecolombo	0	0

Comune di Montegridolfo	1.183	1.658
Comune di Montescudo	2.909	2.909
Comune di Morciano	24.887	13.259
Comune di Saludecio	9.185	933
Comune di San Clemente	0	0
Comune di Montefiore	26.291	7.007
Comune di Svignano	8.623	0
Comune di Borghi	0	0
Comune di Cesenatico	2.002	2.002
Comune di Gabicce	261	424
Comune di Tavoleto	3.415	864
Provincia di Rimini	167.678	122.701
Unione Comuni Valmarecchia (ex Comunità Montana Alta Valmarecchia)	227	488
TOTALE	1.589.104	412.129

Quanto ad euro 623.810 è relativo a fatture da emettere nei confronti di Enti pubblici di riferimento così composto:

- addebito a Comune di Rimini di utenze ex gestione sosta 2013-2016 per euro 79.017 e ex gestione accessi ZTL dal 10.01.16 al 31.12.16 per euro 7.824;
- addebiti ed Enti per riduzione velocità commerciale 2014 euro 105.778;
- saldo contributi consortili 2016 come da stima saldo 2016 per euro 370.151 come anche dettagliato nella tabella a commento della voce Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali;
- addebiti per servizi vari (servizi di trasporto per palestre, servizi di trasporto speciali) per euro 61.040.

C) II .5-bis) CREDITI TRIBUTARI

Esigibili entro l'esercizio

per un totale di euro 1.016.426, costituiti da:

- credito IVA per euro 829.087, Irpef per euro 3.866, credito per recupero erogazione a dipendenti ai sensi del DL 66/2014 per euro 2.761, crediti per acconti su ritenute per euro 45.991, crediti per acconti Irap per euro 134.720;

C) II .5-quater) VERSO ALTRI

a) Esigibili entro l'esercizio per euro 320.174

Costituiti da crediti verso Regione per un totale di euro 312.927, importo relativo a rimborsi da ricevere per oneri CCNL anno 2006 per euro 20.273 ed a contributi per incremento e qualificazione servizi Tpl 2016 L.R. 1/2002 per euro 292.654, come da DGR n. 2009 del 28/11/16; per euro 2221 per fornitori c/anticipi e per euro 5025 a crediti vari verso dipendenti.

b) Esigibili oltre esercizio successivo per euro 263.582.

Costituiti da contributi in c/capitale da incassare per l'investimento di realizzazione accessi ZTL per euro 61.975; altri crediti verso Regione per progetti su qualità aria (PTTA) e altri interventi previsti da norme specifiche per euro 36.752; da crediti in sofferenza per euro 164.855, 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 2015 a causa dello stralcio di alcuni crediti per euro 21.841 resisi inesigibili come evidenziato nella relazione dell'Avv. Santoro di cui a ns. prot. 7006 del 12.12.2016 e per giroconto dovuto all'incasso di euro 1.551 relativo al credito verso Hotel Bellerofonte, a seguito di Decreto Ingiuntivo del Giudice di Pace n.3896/16 (ns.prot.637/16).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	2.192.327	204.920	2.397.247	2.397.247	-
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	2.601.108	(553.165)	1.035.939	1.035.939	-
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante	-	-	623.810	-	-
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	0	1.016.426	1.016.426	1.016.426	-
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	7.236.015	(6.652.260)	583.755	320.174	263.581
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	12.029.450	(5.984.079)	5.033.367	4.769.786	263.581

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

L'area in cui opera la società in sostanza è esclusivamente provinciale/regionale. Conseguentemente tutti i crediti si riferiscono a tale area geografica.

Area geografica	ITALIA	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	2.397.247	2.397.247
Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	412.129	1.035.939
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante	623.810	623.810
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	835.715	1.016.426
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	583.755	583.755
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	4.852.656	5.033.367

Non vi sono crediti in valuta.

Crediti iscritti nell'attivo circolante relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Si attesta che la società non ha né crediti né debiti derivanti da contratti con obbligo di retrocessione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono costituite da liquidità presente su c/c bancari e postali oltre che in cassa economale. Tutti i conti correnti sono in euro pertanto non soggetti a rischio di cambio.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	7.354.266	(3.777.339)	3.576.928
Denaro e altri valori in cassa	18	(1)	17
Totale disponibilità liquide	7.354.284	(3.777.340)	3.576.945

Ratei e risconti attivi

I Ratei e i Risconti attivi rappresentano le partite di collegamento di componenti economici dell'esercizio e di quelli successivi conteggiate col criterio della competenza temporale.

La voce si riferisce unicamente a risconti attivi.

Essa si riferisce a quote di costi di competenza dell'esercizio successivo che hanno già avuto la loro manifestazione numeraria.

Il saldo di bilancio è composto da costi vari quali:

- assicurazioni per euro 4.259
- canoni concessione e licenze annuali software per euro 7.658
- manutenzioni per euro 1.467
- Utenze varie per euro 6.337
- abbonamenti giornali - libri riviste per euro 2.563
- altri per euro 1.261

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti attivi	23.339	206	23.545
Totale ratel e risconti attivi	23.339	206	23.545

Oneri finanziari capitalizzati

Nel corso dell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari alle voci iscritte all'attivo dello stato patrimoniale (art. 2427, co. 1, n. 8, cod. civ.).

A titolo informativo si riferisce che in precedenti esercizi e precisamente negli anni dal 2008 al 2012 sono stati imputati oneri finanziari per euro 613.114 unicamente alla voce riferita alle immobilizzazioni in corso inerenti l'infrastruttura del Trasporto Rapido Costiero. Dal 2013 non si sono avuti oneri finanziari direttamente imputabili alla realizzazione dell'opera del TRC e quindi capitalizzati quale incremento alle immobilizzazioni in corso per la realizzazione della stessa.

La società ha rispettato le condizioni previste dall'Oic 16 necessarie per la capitalizzazione degli oneri finanziari a incremento del costo delle immobilizzazioni materiali:

- la capitalizzazione si riferisce agli interessi passivi sostenuti per capitali presi a prestito specificatamente per l'acquisizione delle immobilizzazioni;
- gli interessi capitalizzabili sono soltanto quelli maturati durante il "periodo di costruzione";
- il finanziamento è stato realmente utilizzato per la realizzazione dell'opera iscritta tra le immobilizzazioni materiali;

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

Con riferimento alla voci del Patrimonio Netto i forniscono le seguenti informazioni così come previsto da Principio Contabile OIC n. 28.

Il capitale sociale, pari ad euro 11.665.446, sottoscritto e interamente versato; esso non è suddiviso in quote dal valore nominale unitario.

Esso non ha subito alcuna variazione nell'esercizio.

Il Capitale Sociale della Società come trasformata, con decorrenza 1 giugno 2015 (atto notarile rep. n. 26877 racc. n. 17435) dall'Assemblea straordinaria del 12.05.2015, 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 25 Enti Locali consorziati, ai sensi dell'art. 2468 del C.C. L'Assemblea dovrà valutare in presenza di utile l'incremento della Riserva Legale nonché la copertura della residuale entità della perdita portata a nuovo relativa all'esercizio 2014. Non sono presenti ulteriori riserve e le riserve derivanti da accantonamento utili di esercizi precedenti sono state totalmente utilizzate a copertura di perdite sino a tutto il 2014.

In data successiva alla chiusura dell'esercizio è stato stipulato in data 16/01/2017 con atto a ministero Notaio Marco Maltoni rep. 30144 racc. 19848 l'atto di scissione, già deliberato nell'anno 2016, con il quale la nostra società ha fatto confluire il ramo d'azienda relativo all'attività di "authority" del TPL in favore della beneficiaria Ambra Srl società omologa della provincia di Ravenna. Ciò ha determinato una conseguente riduzione del capitale sociale per euro 831.839 che quindi ammonta ad euro 10.833.606 che comporterà la corresponsione di danaro da trasferire nella società beneficiaria a titolo di sottoscrizione e versamento del c.s. da parte degli Enti che per effetto della scissione hanno assunto partecipazione nella conferitaria medesima.

CAPITALE SOCIALE DI AM .SRL - CONSORTILE			
ENTE SOCIO	QUOTA CAPITALE SOCIALE AL 31.12.2015	% QUOTA DI PARTECIPAZIONE AL 31.12.2015	
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	Montescudo-Montecolombo	16.514,05	0,142
10	Montefiore Conca	2.185,14	0,019
11	Montegridolfo	3.201,36	0,027
12	Morciano di Romagna	74.839,73	0,642

13	Poggio Torriana	6.925,88	0,054
14	Riccione	625.909,16	5,365
15	Rimini	9.289.085,36	79,629
16	Saludecio	12.620,89	0,108
17	San Clemente	11.870,16	0,102
18	San Giovanni in Marignano	46.949,45	0,402
19	Santarcangelo di Romagna	148.115,24	1,270
20	Savignano sul Rubicone	2.185,14	0,019
21	Sogliano al Rubicone	2.185,14	0,019
22	Tavoletto	2.185,14	0,019
23	Verucchio	6.117,88	0,052
24	Provincia di Rimini	951.055,59	8,153
25	Unione di Comuni Valmarecchia	2.185,14	0,019
	TOTALE	11.665.445,53	100,000

In conformità con quanto disposto dal principio contabile n. 28 sul Patrimonio netto, si forniscono le seguenti informazioni complementari:

a) classificazione delle riserve secondo la disponibilità per la distribuzione:

Riserve	Libere	Vincolate per legge	Vincolate per statuto	Vincolate dall'assemblea
Riserva Legale	0	29.643	0	0
Altre riserve	0	0	0	0

b) composizione della voce "Riserve di rivalutazione":

Riserve	Rivalutazioni monetarie	Rivalutazioni non monetarie
Totale		

Non esistono riserve di rivalutazione non avendo la società operato rivalutazioni sulla base delle leggi che ne consentivano la possibilità.

c) composizione della voce "Riserve statutarie"

Riserve	Importo
Totale	

Non esistono "Riserve statutarie".

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Incrementi	Decrementi		
Capitale	11.665.446	-	-		11.665.446
Riserva legale	0	29.643	-		29.643
Altre riserve					
Varie altre riserve	3	3	-		3
Totale altre riserve	3	3	-		3
Utili (perdite) portati a nuovo	(635.184)	-	(563.223)		(71.961)
Utile (perdita) dell'esercizio	592.866	-	592.866	749.903	749.903
Totale patrimonio netto	11.623.131	29.646	29.643	749.903	12.373.034

Il totale del patrimonio netto è aumentato del 6,45% rispetto all'anno precedente passando da euro 11.623.131 a euro 12.373.034 per effetto del risultato d'esercizio in commento.

La riserva legale è aumentata di euro 29.643 a seguito della destinazione del 5% dell'utile dell'esercizio precedente, in ottemperanza alla delibera dell'assemblea del 28/06/2016.

Si ricorda che l'utile dell'anno precedente, pari a euro 592.866, è stato destinato per euro 29.643 a riserva legale e per euro 563.223 a copertura delle perdite degli esercizi precedenti.

Non esistono ulteriori riserve.

Rimangono, infine, ancora non coperte per euro - 71.961 le perdite degli esercizi precedenti riportate a nuovo.

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Nel seguente prospetto, a norma del punto 7-bis dell'art. 2427 c.c., si riportano le voci del patrimonio netto, specificando, per ciascuna, la natura e le possibilità di utilizzazione/distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei 3 precedenti esercizi:

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite
Capitale	11.665.446	Capitale Sociale (ex F.do di dotazione consorzio ante trasf.			-
Riserva legale	29.643	QUOTA DI UTILE DELL'ESERCIZIO 2015	B		-
Altre riserve					
Varie altre riserve	3	ALTRE RISERVE ARROT. UNITA' EURO	E		1.716.684
Totale altre riserve	3				1.716.684
Utili portati a nuovo	(71.961)	Perdite esercizi precedenti non coperte			-
Totale	11.623.131				1.716.684

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statuari E: altro

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
RISERVE ARROT. UNITA' DI EURO	3
Totale	3

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

Fondi per rischi e oneri

Sono istituiti a fronte di oneri o debiti di natura determinata e di esistenza probabile o già certa alla data di chiusura del bilancio, ma dei quali, alla data stessa, sono indeterminati o l'importo o la data di sopravvenienza.

Gli stanziamenti riflettono la miglior stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

Si presentano di seguito le variazioni intervenute nella consistenza della voce "Fondi per rischi e oneri".

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	2.966.101	2.966.101
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	291.000	291.000
Utilizzo nell'esercizio	1.728.951	1.728.951
Altre variazioni	(57)	(57)
Totale variazioni	(1.438.008)	(1.438.008)
Valore di fine esercizio	1.528.093	1.528.093

Il Fondo vertenze legali di euro 191.744 ha subito le seguenti variazioni:

In Decremento dovuto:

- alla cancellazione dell'accantonamento residuo pari ad euro 90.981 della causa INPS relativa a Contratti Formazione Lavoro ex Consorzio TRAM del 1997, conclusasi definitivamente con Sentenza Cassazione Civile Sezione lavoro n. 4496 del 08.03.2016;
- utilizzo parziale per euro 14.859 dell'accantonamento effettuato nel 2007 per assistenza alle cause nella determinazione delle giuste indennità espropriative TRC;
- utilizzo parziale dell'accantonamento di euro 50.000 effettuato nel 2014 per assistenza giudizi a seguito di fallimento APTS in relazione alla Convenzione ns. prot 4163/13 per fornitura materiale rotabile TRC per euro 16.460.

In Incremento a fronte di:

- accantonamento di euro 40.000 per causa promossa dalla dipendente Mauri Barbara a seguito della richiesta del riconoscimento di mansioni superiori al suo inquadramento
- euro 16.000 per richiesta compenso "parte variabile" Rag. Zanzani Monica (ns. prot. 4787/16 e 7376/16) per attività di Amministratore Delegato di A.M. Srl consortile per il periodo dal 04.08.15 al 04.04.16.

DETTAGLIO FONDI PER RISCHI E ONERI:

Il totale Fondo vertenze legali in corso è pari ad euro 191.744.

Il Fondo oneri per interessi e penali verso Gestore TPL che presenta un saldo di euro 400.000 è stato incrementato nel 2016 di euro 100.000, in base alla richiesta congiunta di ATG e Start Romagna (ns. prot. 7268 del 21/12/16) di interessi maturati dal 10 luglio 2016 per mancato pagamento dei debiti pregressi, in esecuzione del Lodo Prefettizio del 08/06/16.

Il Fondo oneri rinnovo CCNL Autoferrotranvieri presenta un saldo di euro 415.000 è stato accantonato nei precedenti esercizi sulla base delle richieste fatte da A.T.G. di cui l'ultima pervenuta in seguito alla sottoscrizione dell'accordo nazionale di rinnovo CCNL Autoferrotranvieri 2015-2017 avvenuta nel 2015.

Il Fondo oneri progetto AVM è stato costituito per euro 20.000, in base a quanto fatturato negli anni pregressi da ATR, quale quota parte dei costi di gestione del sistema AVM - progetto GIM di pertinenza del territorio riminese.

Il Fondo oneri aggiuntivi ATG che presenta un saldo di euro 265.000 è stati incrementato ne 2016 di euro 115.000 a fronte di contestazioni da parte di ATG sulla legittimità dell'applicazione di penali in base all'art.8 comma 5 dell'Atto d'Obbligo 2016 (ns.prot. 73/2017 e 234/2017).

Il Fondo oneri per iscrizioni riserve Ditta Italiana Costruzioni ed altri oneri previsti TRC che presenta un saldo di euro 236.349 ha subito nel 2016 un decremento di euro 1.606.651 (euro 1.534.737 quali oneri Accordo bonario ed euro 71.913 quali oneri per lavori della Commissione), a seguito della definizione dell'Accordo bonario con Italiana Costruzioni S.p.A. avente natura transattiva ai sensi dell'art. 240 c. 11 e 19 D.Lgs 163/06 ns.prot.3971 e 3973 del 29/06/16.

Il contenzioso con SGR Reti S.p.A, che ha comportato l'accantonamento nell'esercizio precedente di euro 43 mila, relativo alla fatturazione di spostamenti di sottoservizi, non si è ancora concluso.

La controparte ha presentato Ricorso ex art. 633 e ss. per l'emissione di decreto ingiuntivo n. 284 /2017 del 13/02/17 RG n. 598/2017 (ns. prot. 1686 del 21/03/17).

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	406.563
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	50.052
Utilizzo nell'esercizio	10.291
Altre variazioni	57
Totale variazioni	39.818
Valore di fine esercizio	446.381

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 160.994 è esposto in diretta diminuzione del fondo stesso, che vanta un saldo al 31/12 /2016 di euro 446.324.

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".

Il totale è aumentato del 9,79% rispetto all'anno precedente passando da euro 406.563 a euro 446.381 per la quota di TFR a carico dell'esercizio.

Debiti

Il criterio del costo ammortizzato, introdotto dalle norme contenute nel D.Lgs 139/2015 che hanno modificato il comma 1, n.8, dell'art. 2426 del cod. civ., non è stato applicato in quanto gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

Pertanto i debiti sono esposti al valore nominale senza tener conto del fattore temporale in merito alla loro futura estinzione.

Variazioni e scadenza dei debiti

Sez.6 - DEBITI CON DURATA RESIDUA SUP. 5 ANNI.

Si attesta che la società non ha né crediti né debiti di durata superiore a 5 anni.

Si analizzano di seguito le singole voci, evidenziando i principali accadimenti e le variazioni che le hanno interessate, inclusa la relativa scadenza.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Debiti verso banche	1.004	(1.004)	0	0	-
Acconti	52.521.564	5.313.076	57.834.640	1.410	57.833.230
Debiti verso fornitori	14.329.235	(4.849.959)	9.479.276	9.479.276	-
Debiti verso controllanti	4.278.067	(18.477)	4.259.589	57.996	4.201.593
Debiti tributari	180.929	(109.820)	71.109	71.109	-
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	91.096	(12.777)	78.319	78.319	-
Altri debiti	289.736	66.035	355.771	353.271	2.500
Totale debiti	71.691.631	387.074	72.078.704	10.041.381	62.037.323

La consistenza della voce D6) "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 portati in diminuzione del valore dell'immobilizzazione oppure lasciati come posta di risconto passivo da utilizzarsi nel corso degli anni per sterilizzare parte dell'ammortamento dell'opera.

Segue prospetto dei contributi per l'opera TRC erogati dagli enti realizzatori e finanziatori a tutto il 31/12/2016,

CONTRIBUTI SU OPERA TRC AL 31.12.2016*								
	STATO	Comune Rimini	Comune Riccione	Provincia Rimini	REGIONE E.R.	Comune Misano**	Comune Cattolica	TOTALE
Contributi al 31.12.2016	26.333.845	15.696.955	6.278.782	286.220	9.116.842	48.234	72.352	57.833.230
TOTALE	26.333.845	15.696.955	6.278.782	286.220	9.116.842	48.234	72.352	57.833.230
* 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 Misano ha erogato solo euro 25.389.								

La voce D7) "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 1.954.593 (servizio trasporto aggiuntivo per chiusura ponte del deviatore Rn anno 2014 € 98.998 e saldo corrispettivo servizi minimi Tpl anno 2015 € 1.855.595) e verso Start Romagna per euro 291.460, relativi principalmente al rimborso di abbonamenti agevolati anno 2013 e a commesse e servizi di trasporto palestre anno 2015;
 - fatture da ricevere dal gestore ATG per euro 4.450.142 e da Start Romagna S.p.A per euro 391.585, che si riferiscono principalmente al residuo del corrispettivo base e ad oneri extra-corrispettivo contrattuali del 2013, 2014 e 2015, come da chiusura del lodo prefettizio del 08.06.2016 ns. prot.3606.
- Per la gestione TRC i debiti verso fornitori ammontano ad euro 2.041.000 circa e riguardano principalmente:
- debiti verso Italiana Costruzioni Infrastrutture Srl ed Alpiq Enertrans Spa per l'appalto delle opere civili per euro 1.339.344;
 - debiti verso Hera Spa per spostamenti sottoservizi per euro 490.200;
 - debiti verso Project Automation Spa per Addendum Convenzione per l'appalto dei sistemi di ausilio all'esercizio del sistema TRC per euro 174.406;
 - debiti per indennità di esproprio per euro 20.540
 - debiti verso consulenti tecnico-amministrativi per euro 14.879.

Per quanto attiene la voce D11) "Debiti verso controllanti" la posta 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 parziale compensazione nella già commentata posta di credito verso controllanti inserita tra i crediti delle immobilizzazioni finanziarie e relativa al versamento che abbiamo effettuato per parte corrente al Comune di Rimini che ne aveva richiesto il reintroito in attesa della definizione degli investimenti da finanziare. Segue relazione dettagliata.

-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 da parte degli Enti per futuri investimenti. Questo deriva dal protocollo d'intesa preso nel 1997 e sulla base degli accordi di programma via via sottoscritti e dato che gli Enti avevano già provveduto a coprire le perdite pregresse (e pertanto tali somme erano di loro spettanza) è stato imputato un debito nei confronti di tali Enti pari alla quota delle perdite dal 1987 al 1993 coperte dalla Regione (L204/95) e dallo Stato (32/93). Il saldo della posta al 31.12.2016 è pari ad 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 investimenti per conto del Comune di Rimini e dallo stesso finanziati dalla disponibilità generata dalle somme ricevute sulla base della L.204/95.

Il saldo al 31.12.2016 è pari ad euro 3.214.077

La differenza tra la posta di credito e quella di debito risulta euro 987.516 e rappresenta il debito che la Società ha nei confronti degli Enti in caso di cessazione della Società o della decisione da parte degli Enti di sospendere la realizzazione di futuri investimenti (che comunque dovrebbero essere individuati dagli Enti stessi).

Documentazione a supporto

1. Delibera di Assemblea dei Soci n.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 avrebbe ricevuto 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 della 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, 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 e 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 01/01/1987 al 31/12/1993";

3. Bilanci annuali

Nel Bilancio del 1997 a pag. 79 è riportato "...relativo ai contributi di cui alle leggi n.204/95 e n. 32/93 (si veda il dettaglio 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

AL 31.12.16

DEBITO RESIDUO VERSO ENTI

ENTI

FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE

PROVINCIA FORLI'

COMUNE DI RIMINI

993.311,88

COMUNE DI SANTARCANGELO

175.913,94

COMUNE DI CORIANO

84.604,26

COMUNE DI RICCIONE

0,00

COMUNE DI BELLARIA

109.807,42

COMUNE DI S.MAURO P.

COMUNE DI POGGIO B. (*)

22.629,95

COMUNE DI TORRIANA (*)	17.929,81
COMUNE DI CATTOLICA	14.753,31
COMUNE DI GEMMANO	2.242,44
COMUNE DI MISANO ADR.	16.923,22
COMUNE DI MONDAINO	1.467,81
COMUNE DI MONTECOLOMBO (**)	2.909,97
COMUNE DI MONTEFIORE C.	527,13
COMUNE DI 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
TOTALE residuo legge 204/95	1.477.089,44
Investimenti non realizzati o non definiti soggetti attuatori (scheda 4/b acc. progr. 2001/2003 e 2004/2006)	2.220.764,67
Residuo debito Vs Enti per legge 32/93	503.739,15
Totale residuo da legge 204/95 e legge 32 /93 ovvero	
Saldo al 31.12.16 della posta "Debiti per contr.ripiano disavanzi 87/93"	4.201.593,26

COMUNE DI RIMINI

AL 31.12.16	DEBITO RESIDUO VERSO ENTI FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE
ENTI	
COMUNE DI RIMINI	993.311,88
Investimenti non realizzati e non definito il soggetto attuatore (scheda 4/b acc progr 2001/2003 e 2004/2006)	2.220.764,67
QUOTA COMUNE RIMINI	
TOTALE	3.214.076,55
Saldo al 31.12.16 della posta "Crediti vs Comune Rimini da legge 204/95"	3.214.077

ALTRI ENTI ESCLUSO COMUNE DI RIMINI

AL 31.12.16	DEBITO RESIDUO VERSO ENTI FONDI L.204/95 DA UTILIZZARE
ENTI	
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 (**)	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
TOTALE residuo legge 204/95	483.777,56
TOTALE residuo legge 32/93	503.739,15
TOTALE DEBITI VS ENTI ESCLUSO COMUNE RN PER LEGGE 204/95 E LEGGE 32/93	987.516,71

NOTE AL PROSPETTO: L'importo di 987.516,71 quale debito vs controllanti rappresenta la differenza tra le poste debito e credito risultanti a bilancio al 31.12.2016:

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

-Crediti vs Comune di Rimini per contributo legge 204/95 euro 3.214.077

(*) Il Comune di Poggio Berni si è unito al Comune di Torriana costituendo il Comune di Poggio Torriana.

(**) Il Comune di Montecolombo si è unito al Comune di Montescudo costituendo il Comune di Montescudo - Montecolombo.

La voce D12) "Altri debiti" tiene conto dal presente esercizio dei clienti c/deposito cauzionali da Tram Spa appostate nei bilanci precedenti alla voce D6.

Suddivisione dei debiti per area geografica

Area geografica	ITALIA	Totale
Debiti verso banche	-	0
Acconti	57.834.640	57.834.640
Debiti verso fornitori	9.479.276	9.479.276
Debiti verso imprese controllanti	4.259.589	4.259.589
Debiti tributari	(109.602)	71.109
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	78.319	78.319
Altri debiti	355.771	355.771
Debiti	71.897.993	72.078.704

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

La società non ha debiti assistiti da garanzia reale.

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Debiti verso banche	-	0
Acconti	57.834.640	57.834.640
Debiti verso fornitori	9.479.276	9.479.276
Debiti verso controllanti	4.259.589	4.259.589
Debiti tributari	71.109	71.109
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	78.319	78.319
Altri debiti	355.771	355.771
Totale debiti	72.078.704	72.078.704

Ratei e risconti passivi

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti passivi	666.730	(71.586)	595.144
Totale ratei e risconti passivi	666.730	(71.586)	595.144

La voce si riferisce unicamente e Risconti Passivi di natura pluriennale.

Essa si riferisce a contributi in conto capitale su immobilizzazioni materiali già incassati nell'esercizio ma che concorreranno alla formazione del conto economico a parziale sterilizzazione del processo di ammortamento dei beni cui si riferiscono.

Nota integrativa, conto economico

I costi e i ricavi sono stati contabilizzati in base al principio di competenza indipendentemente dalla data di incasso e pagamento, al netto dei resi, degli sconti, degli abbuoni e dei premi.

I ricavi relativi alle prestazioni di servizi sono iscritti in bilancio nel momento in cui la prestazione viene effettivamente eseguita.

I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta, ove esistenti, sono stati contabilizzati al cambio corrente alla data di compimento della relativa operazione.

Valore della produzione

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

Non si procede alla ripartizione dei ricavi per categorie di attività in quanto la società opera solo nel campo delle prestazioni di servizi.

Rinviando alla relazione sulla gestione per un commento dettagliato del loro andamento si propone di seguito la scomposizione degli stessi per linee di prodotti/tipologia di servizi.

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Prestazioni di trasporto	204.627
Totale	204.627

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

Rinviando alla relazione sulla gestione per un commento dettagliato del loro andamento si propone di seguito la scomposizione degli stessi per area geografica.

L'area in cui opera la società è esclusivamente di carattere sovra-provinciale cui appartiene, sostanzialmente, la compagine sociale.

Conseguentemente tutti i ricavi si riferiscono a tale area geografica.

Area geografica	Valore esercizio corrente
RICAVI ITALIA	204.627
Totale	204.627

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

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	2015	PREVENTIVO 2016	2016
Biglietti dell'attività di trasporto	1.389	0	0
Servizi particolari di trasporto pubblico locale	216.899	216.000	204.627

TOTALE	218.288	216.000	204.627
--------	---------	---------	---------

I ricavi delle vendite subiscono un decremento quale valore assoluto rispetto al 2015 e rispetto al Preventivo 2016, dovuto essenzialmente alla ridefinizione del contributo degli Enti non soci per le percorrenze del Gestore ATG, che diminuisce da euro 136.000 ad euro 120.000.

I "Servizi particolari di TPL ad Enti e privati" includono anche il servizio di trasporto palestre come da Convenzione con Provincia di Rimini per euro 51.201, il trasporto scolastico effettuato nel Comune di San Mauro Pascoli per euro 5.487, il contributo della Fiera di Rimini per l'effettuazione delle linee 5 e 10 in occasione di manifestazioni fieristiche per euro 13.000, servizi aggiuntivi per Capodanno e per iniziativa "Centro facile" del Comune di Rimini per euro 9.759, altri servizi di trasporto per euro 5.180.

A 4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni per euro 366.945, dovuta all'iscrizione del ricavo a storno di costo, per la quota capitalizzata di costo di personale P.M.R. e di somministrazione di lavoro occupato esclusivamente all'ufficio di progetto del TRC e di una quota di costo di personale generale di P.M.R. in base all'impegno profuso nel 2016 come da ricognizione della Direzione TRC, Patrimonio e Progetti speciali e RUP del TRC di cui al prot. 2612 del 19/05/2017.

Nel Preventivo 2016 era stata inserita anche la posta di ricavo pari ad euro 170.000, relativa alla capitalizzazione degli interessi passivi sul finanziamento di euro 7.100.000, che è stato però stipulato nel 2017 e che quindi non ha prodotto oneri nel 2016.

	2015	PREVENTIVO 2016	2016
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	453.936	560.000	366.945

Il valore del 2016 è così composto:

- costi di personale diretto staff TRC capitalizzati euro 72.578
- costi di personale indiretto a supporto staff TRC euro 193.566
- costi di somministrazione lavoro impiegato esclusivamente nel TRC euro 100.801.

A 5) Altri ricavi e proventi, costituiti da

a) Contributi in c/esercizio, comprende:

La voce Contributi in c/esercizio Regione E.R. pari ad euro 17.019.334 costituita dal contributo in conto esercizio per servizi minimi di TPL erogato 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 stimato a preventivo è dovuta al mantenimento dello stesso importo di contributo dello scorso esercizio, contrariamente a quanto risultava alla data di elaborazione del preventivo che paventava una riduzione di euro 475.000 per il 2016, in base all'Atto di indirizzo generale della Regione per il triennio 2016-2018.

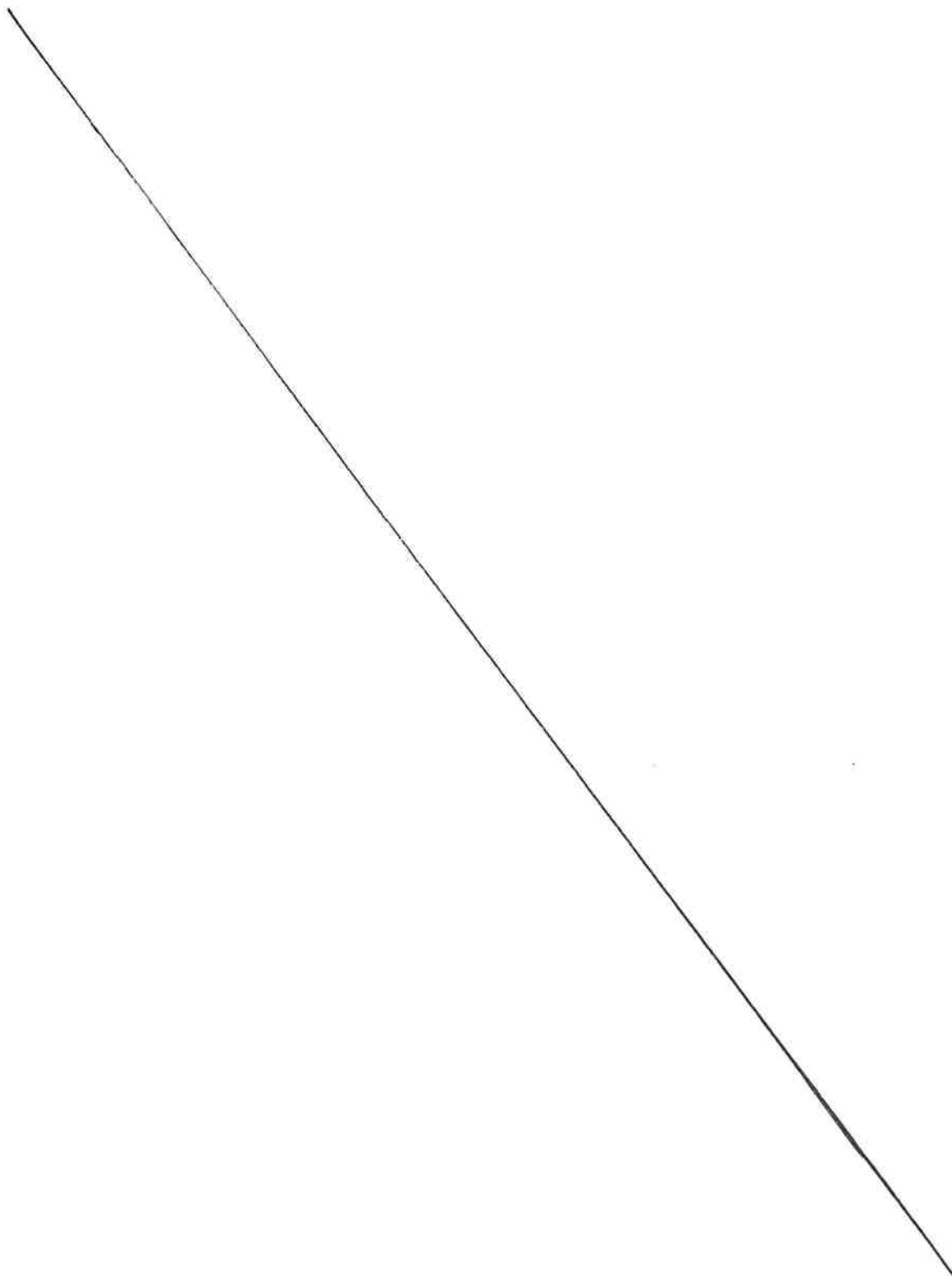
La voce di ricavo Contributi incremento qualificazione TPL per euro 262.654 è relativa al contributo per incremento e qualificazione TPL erogato dalla Regione per iniziative e progetti a sostegno del TPL in base al DGR n. 09 del 28.11.2016.

La voce Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali, pari ad euro 3.590.378, è costituita principalmente dalle quote di contribuzioni a carico degli Enti Soci come da tabella analitica di riparto allegata al Bilancio Preventivo 2016 di euro 3.864.593, a cui è stata applicata una riduzione di euro

274.215, in misura corrispondente alla riduzione delle percorrenze chilometriche effettuate nel 2016 (ns. prot. 1949 del 03.04.2017).

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.

Non è stata addebitata agli Enti la prevista quota di euro 200.000, riconducibile all'accantonamento appostato nel Preventivo per rischi oneri sull'esecuzione del progetto TRC.



CONTRIBUTI CONSORTILI A RIPIANO GESTIONE 2016									
SOCI	PROV	COMUNE	PERFORMANCE KM BASE CONS. 2016 (ATO) - VETTURE-KM	% SU TOT KM ENTI SOCI	QUOTE PARTECIPAZIONE ENTI SOCI AD A.M.	COBERTURA COSTO TPL A GESTORE E ACCANTONAMENTI AL NETTO CONTRIBUTI REGIONALI	RIDUZIONE CONTRIBUTO PER MINORI PERCORRENZE NM ENTI SOCI	COBERTURA COSTO STRUTTURALE IN BASE A QUOTE DI PARTECIPAZIONE	TOTALE CONTRIBUTO PRECONSUMIVO PER ENTI SOCI 2016
ENTI SOCI									
SI	RN	BELLARIA IGEA M.	374.336,25	5,273%	0,793%	114.839,89	-15.500,91	13.369,65	112.761,63
SI	FC	BORCHI	4.766,03	0,067%	0,019%	1.482,62	198,25	320,31	1.921,36
SI	RN	CATTOLICA	129.941,25	1,831%	2,040%	39.862,47	-1.859,78	34.060,97	72.413,67
SI	RN	CORIANO	187.782,79	2,645%	0,304%	87.635,62	-16.575,35	5.126,93	46.185,16
SI	PU	GABICCE	3.525,07	0,050%	0,019%	1.091,94	863,64	320,31	2.265,88
SI	RN	GEMIANO	29.939,23	0,422%	0,032%	9.189,16	-2.631,36	539,47	7.087,26
SI	RN	MISANO ADR.	239.238,68	3,229%	0,657%	70.359,85	-12.054,34	11.075,92	69.381,16
SI	RN	MONDAINO	11.491,42	0,162%	0,095%	3.527,02	-1.902,90	1.801,54	3.225,66
SI	RN	MONTESCUDO - MONTECOLOMBO	72.801,63	1,026%	0,142%	22.344,76	4.123,43	2.993,68	28.962,17
SI	RN	MONTEFIORE C.	17.524,96	0,247%	0,019%	5.978,88	2.428,98	320,31	8.128,17
SI	RN	MONTEGRIDOLFO	2.777,36	0,039%	0,027%	852,45	-1.015,60	455,17	292,02
SI	RN	MORCIANO DI R.	90.999,33	1,282%	0,642%	27.830,15	-11.371,49	10.823,04	27.381,70
SI	RN	POGGIO TORRIANA	90.475,18	1,275%	0,054%	27.769,27	-11.156,95	910,35	17.526,68
SI	RN	RICCIONE	720.347,02	10,148%	5,365%	221.033,93	-12.706,89	90.444,68	298.631,92
SI	RN	RIMINI	3.966.220,68	55,873%	79,629%	1.217.340,08	-103.477,10	1.342.411,23	2.456.274,21
SI	RN	SALUDECIO	29.468,92	0,415%	0,108%	9.041,74	-3.220,48	1.820,70	7.641,96
SI	RN	SAN CLEMENTE	95.995,61	1,324%	0,102%	28.649,73	-8.829,52	1.719,55	26.739,95
SI	RN	SAN GIOVANNI IN M.	60.561,78	0,853%	0,402%	19.588,04	-6.153,14	6.777,04	19.211,95
SI	RN	SANTARCANGELO DI R.	384.160,30	5,412%	1,270%	117.809,16	-41.722,33	21.410,07	97.586,89
SI	FC	SAVIGNANO SUL R.	46.819,72	0,660%	0,019%	14.370,23	-14.215,44	320,31	475,10
SI	FC	SOGLIANO AL R.	1.741,12	0,025%	0,019%	534,40	287,36	320,31	1.142,06
SI	PU	TAVOLETO	8.861,18	0,125%	0,019%	2.719,74	3.103,92	320,31	6.143,96
SI	RN	VERUCCHIO	174.785,68	2,462%	0,052%	53.646,44	790,88	876,63	55.313,95
SI	RN	PROVINCIA DI RIMINI	1.464.313,64	5,157%	8,153%	112.359,34	-26.561,97	137.445,89	223.243,26
		Contribuz.25% km extraurbani	366.078,41		0,019%	0,00		320,31	320,31
		UNIONE DEI COMUNI VALLE DEL MARECCHIA							
TOTALE ENTI SOCI			7.098.829,80	100,00%	100,00%	2.178.760,92	-274.215,09	1.685.832,08	3.590.377,91
ENTI NON SOCI									
TOTALE ENTI NON SOCI			340.263,02						120.000,00
TOTALE COMPLESSIVO									3.710.377,91

b) Altri Ricavi e Proventi, comprende:

La Sopravvenienze attive per euro 270.638, gli importi più rilevanti sono relativi a:

- stralcio fatture da ricevere da ATG per euro 71.051 in base a disposizioni definite da Lodo prefettizio ns. prot. 3606 del 09.06.2016;
- storno parziale pari ad euro 90.449 di quote contributi acquisto autobus e altri debiti v/ATG come da Accordo per esecuzione Lodo prefettizio 2016 ns. prot. 1099 del 24.02.2017;
- cancellazione fondo vertenze legali residuo pari ad euro 90.981 per causa INPS relativa a Contratti Formazione Lavoro ex Consorzio TRAM del 1997, conclusasi definitivamente con Sentenza Cassazione Civile Sezione lavoro n. 4496 del 08.03.2016;
- sgravio contributi su premi arretrati € 3.722;
- conguagli di utenze relativi ad anni precedenti per euro 2.064;
 - stralcio debiti diversi per euro 6.000 per quote contributo associazione A.L.M.A. annualità 2012-2013-2014-2015 non dovute;
 - minore costo IRAP 2015 pari ad euro 4.680;
 - minori costi Premio dipendenti 2015 per euro 1.160
 - storno imputazione ferie 2015 per nuova valorizzazione 2016 per euro 476.

La voce Affitti attivi è relativa alla locazione del deposito di Via Coletti per euro 4.342

La voce Proventi pubblicitari pensiline per euro 10.000 è costituita dal canone per la concessione di spazi pubblicitari sulle pensiline del trasporto pubblico locale di proprietà;

La voce Rimborsi costi comuni Star/Atg per euro 139.032 è relativa al rimborso dei costi per utenze e servizi vari addebitati ad ATG, dovuti all'utilizzo della sede in comune di Via C.A. Dalla Chiesa a Rimini;

La voce Penali a gestore è costituita dalle penali addebitate ad ATG in base all'Atto d'Obbligo 2016 ns. prot. 7967 del 28.12.2015.

La voce Rimborsi vari per euro 33.889, è relativa a: addebiti a Comune di Rimini di utenze ex gestioni sosta e varchi accessi ztl euro 11.457, canone imposta pubblicitaria su pensiline a Media One Srl euro 16.500, quote assicurative extraprofessionali ad amministratori euro 898, restituzione versamento per mancata attivazione abbonamento on-line Il Sole 24 Ore euro 374, recupero spese Decreto ingiuntivo Giudice di pace n. 3896 per credito in sofferenza v/Hotel Bellerofonte euro 567, consumi privati per telefonia mobile effettuata da dipendenti P.M.R. per euro 2.663, consumi acqua presso deposito Via Coletti di competenza della Società Coop. La Romagnola per euro 1.186.

La voce Recupero spese giudiziali per 13.563 è relativa al recupero spese giudiziarie per cause con Comune di Riccione per euro 9.975 e con IGPDecaux per euro 3.588;

La voce, Locazioni altri canoni Start/Atg per euro 278.837, comprende i servizi prestati ad ATG sulla base del verbale prefettizio ns. prot. 897 del 12.02.2016, emesso per la conciliazione delle parti tra P. M.R. e ATG, in seguito all'imposizione dell'Atto d'obbligo 2016, quali: l'affitto dei locali ufficio /officine per euro 150.000, l'utilizzo degli impianti strumentali al TPL per euro 118.177, il canone per ricovero e manutenzione di veicoli non afferenti al Tpl per euro 10.000 e altri servizi connessi all'utilizzo della sede di Via C.A. dalla Chiesa a Rimini per euro 660;

La Voce Sub-concessioni servizi non convenzionali per euro 37.222 è costituita dagli introiti per le sub-concessioni dei trenini;

La voce Corrispettivi gestione controllo accessi ZTL per euro 2.367 comprende quanto fatturato al Comune di Rimini per il servizio di controllo varchi accessi ztl sino a tutto il 08.01.2016, data di scadenza della Convenzione ns. prot. 824 del 09.01.2006.

La voce di ricavo Contributi c/capitale rateizzabili per euro 71.570 rappresenta la quota annua di contributi c/capitale a storno ammortamento per 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 diminuzione rilevante rispetto allo scorso esercizio è dovuta all'esaurimento di ammortamenti dei cespiti a cui fanno riferimento.

Costi della produzione

B 6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

L'ammontare totale dei costi per materie di consumo pari ad euro 14.589. Includono carburanti per auto di servizio per euro 6.046, acquisti cellulari e materiali inferiore ai 516 euro, materiali di consumo per sede uffici per euro 7.341.

B 7) Per servizi

Nelle Spese per utenze sono compresi:

- Energia elettrica per euro 30.477
- Gas e riscaldamento per euro 7.789
- Acqua per euro 2.111
- Spese telefoniche per euro 46.823
- euro 3.633 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; l'importo totale da fatturare dal 2013 al 2016 risulta di euro 79.017;
- euro 7.824 che si riferiscono ad utenze relative al sistema per la gestione degli accessi ztl, che verranno addebitati al Comune di Rimini per i costi sostenuti dalla data di scadenza della Convenzione decennale ns.prot.824 del 09.01.2006, data in cui doveva essere effettuata volturazione da parte dell'Amministrazione Comunale.

Il minore costo delle utenze rispetto al Preventivo è dovuto principalmente al fatto che il subentro di P. M.R. per le utenze di energia elettrica delle pensiline per il progetto GIM-AVM, tuttora a carico della Provincia di Rimini, verrà fatto nel 2017.

Le Spese per prestazioni tecniche TPL per euro 28.987 riguardano:

- riconoscimento mancato incasso a Start Romagna per servizio di trasporto gratuito effettuato a Capodanno euro 5.100;
- consulenza contabile-fiscale in base a Convenzione con Studio Associato ns. prot. 6420 del 14.11.2016 euro 15.167;
- compenso a per incarico di Arbitro nel "Procedimento Arbitrale Rituale per la definizione di quanto dovuto al Gestore del C.d.s. per servizi di TPL nel bacino di Rimini" euro 8.200;
- trascrizioni file audio in word estratti Assemblea dei Soci euro 520.

Le Spese per prestazioni legali e notarili per euro 85.690 comprendono:

- assistenza e difesa nel giudizio arbitrale per la definizione di quanto dovuto al Gestore del C.d.s. per servizi di TPL nel bacino di Rimini" euro 20.592;
- consulenza giuridico-amministrativa ed assistenza legale stragiudiziale, sulla base della Convenzione in essere di cui al ns. prot. 2445 del 12.04.2016, per attività TRC per euro 23.452, per attività TPL e generale per euro 9.984;

- assistenza e difesa in giudizio per ricorso TAR contro Agenzia delle Dogane e per sentenza n. 4496/16 Corte di Cassazione Sez. Lavoro per euro 6.108;
- assistenza legale per recupero crediti in sofferenza verso Comitato di Riccione, Hotel Bellerofonte ed occupante casa cantoniera, per euro 19.326;
- redazione Verbale Assemblea dei Soci presso Studio Notarile Ass. Maltoni - Scozzoli per approvazione progetto di scissione parziale e proporzionale di A.M. ora P.M.R. e costituzione di Agenzia Unica Romagnola euro 6.185;
- vidimazioni varie Notaio per euro 41.

Tra le altre voci di costi per servizi di importi più rilevanti sono comprese:

- Le spese per assicurazione per 63.876.
- Servizi di pulizia per euro 13.834.
- Le Spese per manutenzioni e riparazioni da terzi sono relative a: autoveicoli aziendali per euro 3.628, impianti fissi filoviari per euro 9.864, fabbricati sedi uffici per euro 22.709, depositi e officina per euro 27.442, attrezzature informatiche e macchine per ufficio per euro 31.714, aree di fermata per euro 29.245.
- La voce per spese per servizi comuni Stat/Atg per euro 139.032 sono oneri sostenuti per la sede uffici e deposito di Via C.A. Dalla Chiesa - Rn da addebitare ad ATG (contrappesato quindi da equivalente posta di ricavo);
- La voce Tenuta paghe e altri servizi amm.vi per euro 35.079 include il servizio di gestione paghe da parte di Assoservizi euro 6.119, il servizio di somministrazione lavoro temporaneo da Randstad Italia Spa euro 27.230 (euro 6.812 per un addetto ai servizi contabili ed euro 20.418 per quattro addetti dello staff TRC), le spese per visure camerali e le pratiche amministrative trasmesse a CCIAA da Studio Associato per euro 1.641;
- I costi per mensa (al netto del recupero al dipendente) euro 12.200;
- commissioni passive per servizi di trasporto mediante trenini ad Enti Locali euro 18.612;
- I costi per beni non strumentali euro 1.331, che sono dovuti alle spese di condominio dell'appartamento di proprietà di via Gabelli, alle manutenzioni del condominio di proprietà di via Lagomaggio;
- Gli oneri di vigilanza sedi uffici euro 1.651;
- Le spese varie per trasferte euro 4.497;
- Le consulenze per sicurezza e sanitarie per euro 3.483, che include il compenso per il ruolo di RSPP per euro 2.964 e i costi per sopralluogo, relazione annuale e Protocollo sanitario svolti da medico aziendale per euro 519;
- Le spese postali euro 1.899;
- Gli oneri bancari euro 1.029.

La voce di costo Appalto servizi di trasporto e accessori al TPL per euro 18.837.139, che è anche la più rilevante dei costi di produzione, è così composta:

- corrispettivo base al Gestore ATG per servizi minimi TPL pari ad euro 18.079.519 determinato come segue:

- corrispettivo a compensazione per servizi minimi Tpl di euro 16.435.926, calcolato come previsto da Atto di Obbligo e quantificato in funzione della percorrenza annua programmata, pari a km 7.023.900, valorizzati al corrispettivo chilometrico di euro 2,34 + IVA come per legge (il valore economico dell'obbligo di servizio imposto al Consorzio ATG SpA per l'anno 2016 è di euro 25.286.040 - omnicomprensivo e corrispondente ad euro/km 3,60 x vett*km 7.023.900 - che al netto dei ricavi da traffico, a favore dell'Obbligato e necessari a raggiungere l'obiettivo fissato dall'art. 19 comma 5 del D.Lgs. 422/97 e successive modificazioni, nella misura del 35% del costo del servizio, quantificabile per il bacino riminese in euro 8.850.114 (a fronte di ricavi storicizzati di oltre 10 milioni di euro) porta il valore della compensazione a carico di P.M.R ad euro 16.435.926);

- compensazione aggiunta al costo standardizzato di euro 1.643.593 riconosciuta dall'Assemblea dei Soci del 09.02.2016, determinando così il valore totale della compensazione in € 3,96/km;
- corrispettivo per maggiori percorrenze effettuate oltre il limite del cinque per mille pari ad euro 35.508 (km 35.119,50*€3,96*65%);
- corrispettivo per servizi vari di trasporto pubblico locale ad altri gestori minori per euro 478.488, inerenti ai servizi di trasporto effettuati nell'Alta Valmarecchia a cura del Consorzio Valmabus;
- corrispettivi per servizi particolari di trasporto per euro 193.465 costituiti per euro 99.484 per servizi a chiamata Concabus, per euro 86.751 per servizi ValmaBass oltre che a navette ed altri servizi speciali per euro 7.230;
- servizi di trasporto per palestre scolastiche per euro 50.159.

B 8) Per godimento beni di terzi per euro 117.937 sono composti da:

Quanto ad euro 65.969 per canoni di locazione di Via Dario Campana 67 (ufficio di Direzione Generale, segreteria e ufficio tecnico) e di Via D. Campana 65 da dicembre 2016 (amministrazione e programmazione TPL); quanto ad euro 13.258 per contratti di noleggio di quattro autovetture aziendali e per euro 2.843 a contratti noleggio due fotocopiatrici multifunzione Canon; per l'importo residuale di euro 593 per canoni di concessioni d'uso di distributori d'acqua e varie.

Le manutenzioni ordinarie su beni in godimento pari ad euro 35.274 sono costituite da canoni di aggiornamento licenze software annuali relativi a: programmazione TPL euro 13.400, outsourcing Aruba per rilevazione presenze dipendenti euro 816, sito internet di AM ora P.M.R euro 450, gestione documentale Archiflow euro 3.075, gestione posta elettronica con Google Apps e Gmail Shared Contacts euro 1.343, elaborazione file per gestione retribuzioni euro 200, Global Service Management per applicativo di contabilità generale euro 6.500, sistema antivirus Panda euro 886, programma Autocad euro 3.697, software Arcserve euro 899, gestione fatturazione elettronica passiva ed attiva euro 4.008.

Compensi per cariche sociali

I compensi agli Amministratori sono costituiti dai compensi all'Amm.re Delegato Rag. Zanzani fino al 4 aprile 2016 e al Presidente Paganelli a partire dal mese di maggio.

Compensi per cariche sociali	2014	2015	2016
Amministratori	7.692	11.323	23.306
Collegio Sindacale	23.005	24.128	29.081
TOTALE	30.697	35.451	52.387

B 9) Costo per il Personale

B 09. Costo per il personale	2015	PREVENTIVO 2016	2016
Salari e stipendi	1.053.176	950.000	916.891
Somministrazione lavoro	30.930	26.000	121.066
Indennità per trasf. a dip. forfett.			388
Oneri sociali	318.471	300.000	282.855
Trattamento di fine rapporto	68.636	68.000	70.021
Altri costi	3.412	2.000	1.730

TOTALE	1.474.625	1.320.000	1.392.951
--------	-----------	-----------	-----------

Dal presente esercizio i costi di somministrazione lavoro liquidati ai singoli percettori sono stati inseriti tra il costo del personale a differenza dei precedenti esercizi nei quali era inserito tra i costi per servizi, includono i costi di un addetto ai servizi contabili per euro 26.748 e di quattro addetti dello staff TRC per euro 94.318. Si informa che il valore del costo del personale in Bilancio 2015 è stato riclassificato per l'importo relativo alla prestazione di lavoro a somministrazione prestato da ogni singolo prestatore;

Le variazioni effettive che si sono manifestate nel 2016 riguardano il pensionamento del Direttore Generale avvenuto in ottobre 2016 e la nuova nomina di un dipendente quale Dirigente Tecnico. Nel 2016 non è stata imputata la valorizzazione delle ferie residue perché in linea con quanto imputato nel 2015.

Il costo del personale comprende il premio di risultato che per quota retribuzione e contributi è stata imputata, precauzionalmente, in misura pari al 2015 per euro 106.700 e di una parte relativa al Premio incentivante Legge Merloni per euro 7.191.

Anche in questo esercizio, si è capitalizzato il costo di personale diretto ed indiretto dello staff dell'ufficio TRC procedendo con l'iscrizione della posta di ricavo "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni", pertanto tali costi se pur compresi nei costi di produzione non incidono sul risultato finale d'esercizio 2016.

B 10) Ammortamenti e Svalutazioni

B 10. Ammortamenti e svalutazioni	2015	PREVENTIVO 2016	2016
a) Ammortamento imm.ni immateriali	2.656	6.500	651
b) Ammortamenti imm.ni materiali	472.819	231.982	234.985
c) Altre Svalutazioni immobilizzazioni	0	0	0
d) Svalutazione crediti vs utenti	0	0	22.804
TOTALE	475.475	238.482	258.440

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 svalutazione dei crediti verso clienti è relativa a crediti per contributi dovuti dagli Enti Locali non soci inerenti a servizi TPL effettuati nel 2014, come approvato dal CdA nella seduta del 28.12.2016.

B 12) Accantonamenti per rischi

Tale posta ammonta complessivamente ad euro 291.000 ed è costituita da accantonamenti effettuati in base al principio di prudenza, come segue:

- al Fondo vertenze legali per euro 56.000;
- al Fondo interessi/penali per anomalie applicazione Cds ATG per euro 100.000;
- al Fondo oneri aggiuntivi ATG per euro 115.000;
- al Fondo oneri progetto AVM per euro 20.000

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

B 14) Oneri diversi di gestione

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	2015	PREVENTIVO 2016	2016
Imposte comunali immobili	20.902	21.250	20.294
Altre tasse non su reddito d'esercizio	24.083	23.850	25.287
Tassa proprietà mezzi trasporto	635	700	636
Minusvalenze da cessione cespiti	3.913	0	16.940
Sopravvenienze passive	696.274	0	5.190
Altri oneri diversi di gestione	22.887	21.250	21.354
TOTALE	768.694	67.050	89.701

Per quanto attiene la voce «Sopravvenienze passive», è costituita da: cancellazione credito per recupero fondo dotazione Consorzio Happy lines euro 1.965, conguagli utenze e fatturazioni di competenza anni precedenti euro 462, iva indetraibile su quota abbonamenti parcheggio settebello 2011 /2012 da versare a Khairos euro 597, stralcio anticipo per licenze software relativo a cespiti già completamente ammortizzato euro 2.160.

Proventi e oneri finanziari

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

Gli interessi passivi e gli altri oneri finanziari sono così ripartibili:

- Debiti verso fornitori per euro 11.

Interessi e altri oneri finanziari	
Altri	12
Totale	12

Il saldo netto della gestione finanziaria è aumentato/diminuito del 334,64% rispetto all'anno precedente passando da euro 3.570 a euro 15.517 a causa soprattutto dell'aumento dei proventi.

C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI

	2015	PREVENTIVO 2016	2016
16) Altri Proventi Finanziari	4.636	0	15.529
17) Interessi e altri oneri finanziari - Altri	(1.066)	(200.000)	(12)
TOTALE	3.570	(200.000)	15.517

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

Descrizione	31/12/2016	31/12/2015	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immob.			
Da titoli iscritti nelle immob.			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	15.529	4.636	10.893
(Interessi e altri oneri finanziari)	(12)	(1.066)	(1.054)
Utili (perdite) su cambi			
	15.517	3.570	11.947

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

Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

Il D. Lgs 139/2015 ha apportato modifiche allo schema e composizione dei prospetti contabili del bilancio eliminando la sezione "E" relativa alla gestione straordinaria ha anche introdotto taluni obblighi informativi che non necessariamente si limitano alla riqualificazione nel bilancio di componenti che dapprima venivano riepilogati nella suddetta abolita sezione ma anche a dare risalto a componenti che pur non essendo necessariamente straordinari (intendo per tali quelli non strettamente connessi alla gestione caratteristica) ed essendo assolutamente caratteristici possono risaltare ed influenzare il bilancio per la loro particolare incidenza numerica .

In ottemperanza del disposto dell'art.2427 comma 1 n.13 a giudizio dell'Organo Amministrativo non esistono componenti di conto economico che per importo e natura dei singoli elementi di ricavo o di costo possono definirsi di entità o incidenza eccezionali.

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE NON CONTABILIZZATE - MOTIVAZIONI

Le attività per imposte anticipate non sono state contabilizzate in quanto non vi è la ragionevole certezza del loro recupero.

Le passività per imposte differite non sono state contabilizzate in quanto esiste scarsa probabilità che il debito insorga.

IMPOSTE DI ESERCIZIO

Le variazioni fiscali in aumento ed in diminuzione hanno rettificato il risultato prima delle imposte, determinando un imponibile IRES di euro 0 (zero) assoggettato all'aliquota ordinaria del 27,5% (24% dal 2017).

Mentre l'IRAP è stimata per euro 44.263 calcolata sul valore della produzione netta pari a euro 778.649.

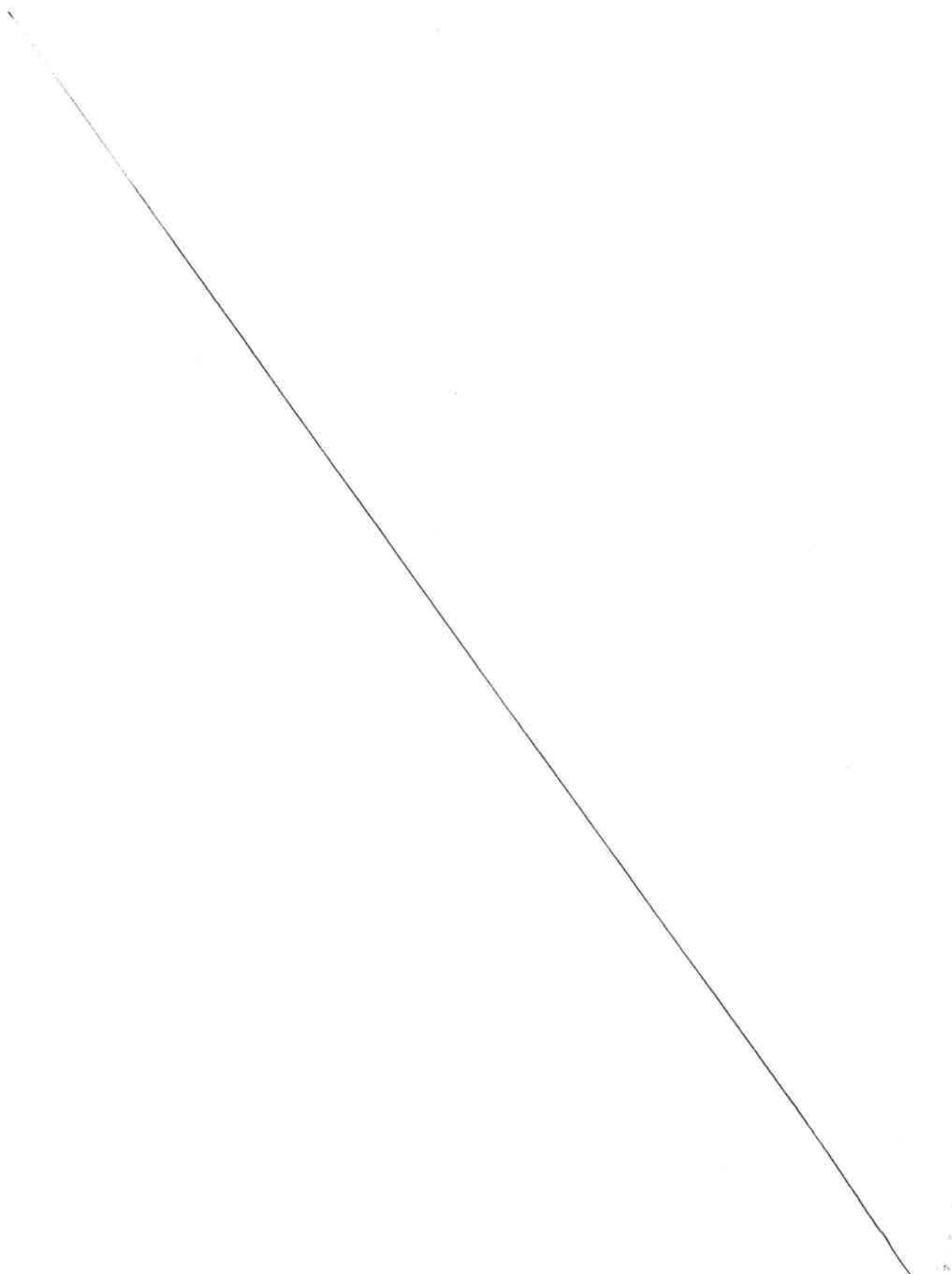
L'onere relativo all'esercizio corrente riguarda l'IRES calcolata sul reddito imponibile dell'esercizio e l'IRAP calcolata sul valore della produzione netta, in base alle regole di derivazione della base imponibile dai valori di bilancio.

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

Quale costo per IRAP 2016 è stato imputato un valore stimato di euro 44.263.

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 dall' OIC 25.

	Valori in euro
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	778.649
Costi non rilevanti ai fini IRAP	1.706.755
Imponibile teorico	2.485.404
Onere fiscale teorico (3,90%)	96.931
Variazioni in diminuzione	
Inail, Apprendisti, Cuneo fiscale e altri sgravi	1.153.246
Ammortamenti fiscali eccedenti	
Altre Variazioni in diminuzione	412.000
Totale variazioni in diminuzione	1.565.246
Variazioni in aumento	
Compensi amministratori	23.306
Ammortamenti fiscalmente non deducibili	
Imposta Comunale Sugli Immobili	21.484
Altre variazioni in aumento	14.920
Totale variazioni in aumento	59.710
Reddito imponibile IRAP di competenza	979.868
Utilizzo perdite fiscali esercizi precedenti	
Reddito imponibile IRAP effettivo	979.868
IRAP di competenza	38.215
IRAP in conto economico	44.263



Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

	Numero medio
Dirigenti	3
Quadri	6
Impiegati	14
Operai	1
Totale Dipendenti	24

Sono proseguiti i piani di formazione, volti allo sviluppo di capacità gestionali e di miglioramento delle conoscenze informatiche, utilizzo delle nuove tecnologie, prevenzione dei rischi sul posto di lavoro e appoggio delle iniziative individuali.

In data 11 ottobre 2016, scadenza naturale del mandato, ha cessato la sua prestazione il Direttore Generale di cui non è stata rinnovata la carica.

Nell'esercizio 2016 si è proceduto a richiedere la prestazione di lavoro in somministrazione per n. 5 unità.

Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

I compensi, le anticipazioni e i crediti concessi agli amministratori e sindaci vengono rappresentati nel seguente prospetto:

	Amministratori	Sindaci
Compensi	23.306	29.081

Compenso agli Amministratori.

Il costo relativo all'Organo amministrativo è costituito unicamente dal compenso al Presidente avendo allo stesso conferito deleghe dei poteri configurandosi la funzione di amministratore delegato.

Ad esso si aggiungono gli oneri previdenziali a carico della società ove dovuti.

L'emolumento al Presidente dotato di deleghe è stato fissato nella delibera assembleare del 28/06 /2016 e per l'anno 2016 ammonta ad euro 23.306.

Compensi al Collegio Sindacale.

Gli emolumenti del Collegio sindacale, cui sono attribuite anche le funzione di revisione legale, sono pari a euro 29.081 come previsto dalle delibere dell'Assemblea dei soci del 16 aprile 2013 e del 28 giugno 2016 che ha nominato il nuovo Collegio.

Compensi al revisore legale o società di revisione

Il compenso per l'espletamento della funzione di revisione legale previsto dalla delibera dell'Assemblea dei Soci del 29 giugno 2016 è per competenza del 2016 pari ad euro 2.799. L'importo è conglobato negli emolumenti del Collegio sindacale.

Categorie di azioni emesse dalla società

Il presente punto della Nota Integrativa non è pertinente poiché il capitale non è suddiviso in azioni.

Titoli emessi dalla società

Non esistono azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni, warrants, opzioni, titoli o valori simili emessi dalla società.

Dettagli sugli altri strumenti finanziari emessi dalla società

La società non ha emesso strumenti finanziari partecipativi.

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

CONTI D'ORDINE

Ai sensi del D.Lgs n.139/2015 che ha modificato la struttura del bilancio con decorrenza dal 1° gennaio 2016, i conti d'ordine non vanno più evidenziati nel prospetto di bilancio.

Di seguito, anche per il raffronto con l'esercizio precedente, si espongono nella loro composizione ed evoluzione.

CONTI D'ORDINE	Saldo al 31/12/2015	Saldo al 31/12/2016
RISCHI ASSUNTI		
Fideiussioni prestate	1.756.138	1.352.914
GARANZIE RICEVUTE DA TERZI		
Fideiussioni ed altre garanzie da terzi	2.203.394	1.907.026
IMPEGNI ASSUNTI		
Impegni contrattuali	43.309.421	31.063.230
BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA	637	637
TOTALE	47.269.590	34.323.807

Tra i rischi assunti - fideiussioni prestate pari ad euro 1.352.914 sono allocate:

- 1) fideiussioni rilasciate all'Agenzia delle Entrate di Rimini per la riscossione dei crediti IVA 2012 e 2013 rispettivamente di euro 349.691 ed euro 935.272;
- 2) fideiussione a Comune di Rimini a garanzia del contributo sul costo di costruzione per opere edilizie area via Coletti per euro 62.752;
- 3) fideiussione a RFI per lavori TRC relativi a Sottopasso pedonale "La Spezia" km 118+540 linea BO-LE per euro 5.199.

Tra le garanzie ricevute da terzi per euro 1.907.026 ci sono le fidejussioni ricevute relative ai seguenti contratti:

- progettazione ed esecuzione TRC ATI ICI, Teknosonda e Alpiq euro 918.791;
- fornitura mezzi su gomma TRC APTS BV euro 510.750;
- progettazione, fornitura, posa e collaudo mezzi ausiliari TRC Project Automation euro 303.206;
- direzione lavori operativa per opere strutturali TRC Ing. Lombardi euro 8.721;
- direzione lavori e sicurezza in fase di esecuzione TRC Arch. Amadesi euro 8.710;
- lavori di ristrutturazione fabbricato sito in Via Dei Martiri (ex casello ferroviario acquistato per TRC) Anelli Servizi euro 2.995;
- servizi di trasporto Tpl Alta Valmarecchia Valmabus euro 12.000;
- servizi di trasporto a chiamata "Valmarecchia" Coop.La Romagnola euro 13.000;
- servizi di trasporto a chiamata "Valconca" Merli euro 8.000;
- servizi di trasporto mediante trenini Comune Misano Tut 2 euro 2.000, Comune Cattolica Tut euro 18.500, Comune Riccione Tut 2 euro 7.020, Comune Rimini Bepast Tourist euro 1.800;
- servizio di trasporto palestre Start Romagna euro 2.513;
- locazione deposito via Coletti Coop La Romagnola euro 2.582;
- utilizzo spazi pubblicitari su pensiline Media One euro 5.000;

Gli impegni contrattuali inerenti il TRC pari ad euro 31.063.230 sono relativi a:

- compromesso per acquisto aree in fregio, case cantoniere ed espropri per realizzazione TRC con R.F.I. ANCONA euro 1.341.832;
- affidamento lavori di spostamento portale armo ferroviario per Sottopasso TRC "Bellini" Comune Riccione a R.F.I. ANCONA euro 242.000;
- atto integrativo per spostamento interferenze tra TRC e linea ferroviaria BO-AN con R.F.I. BOLOGNA 2^ e 3^ tranche euro 1.650.000;
- contratto di appalto per progettazione e realizzazione del TRC ATI ICI, Teknosonda e Alpiq, inclusi varianti ed Addendum euro 5.486.391;
- contratto di appalto per progettazione e posa in opera sistemi di ausilio all'esercizio del Sistema del TRC con Project Automation, incluso Addendum per varianti e oneri aggiuntivi euro 6.609.164;
- convenzione ex art. 170 e seguenti D.Lgs 12 aprile 2006 n. 163 per spostamento sottoservizi per lavori di realizzazione TRC euro 770.000;
- atto integrativo contratto per fornitura veicoli e progettazione sistema di guida con ATI Van Hool e Vossloh Kiepe euro 12.330.763;
- indennità di esproprio depositati al MEF per realizzazione TRC euro 2.035.244;
- convenzioni per Commissione di Collaudo tecnico-amministrativa TRC per euro 35.996;

- incarico di collaudatore statico-strutturale TRC per euro 20.247;
- incarico di collaudatore tecnico-funzionale impianti in corso d'opera TRC per euro 25.118;
- convenzione per la Direzione Lavori per opere strutturali TRC per euro 30.984;
- incarico di Direttore lavori e sicurezza in fase di esecuzione lavori TRC per euro 145.619;
- incarico di supporto a Direzione Lavori progetto TRC per euro 32.989;
- incarico di Direzione Operativa Sistemi di ausilio all'esercizio del TRC per euro 50.327;
- incarico di consulenza giuridico-amministrativa per attività TRC, TPL e generica per euro 91.354;
- incarico di Ispettore Specialista e Direzione Operativa per opere inerenti impianti di trazione linea aerea TRC per euro 15.226;
- incarico per attività di Direzione dell'esecuzione del contratto di fornitura del materiale rotabile TRC per euro 45.677;
- convenzione per valutazione clima acustico prodotto da realizzazione TRC con ARPAE euro 48.678;
- contratto di appalto per lavori di ristrutturazione fabbricato via Dei Martiri 74 (ex casello ferroviario) con Anelli Servizi Srl euro 55.624;

I beni di terzi c/comodato pari ad euro 637, sono relativi a distributore di caffè e mobiletto porta distributore.

Informazioni sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

La società non ha costituito all'interno del patrimonio della società alcun patrimonio da destinarsi in via esclusiva ad uno specifico affare ex art. 2447-bis, lettera a), c.c. e nemmeno ha stipulato contratti di finanziamento che ricadono nella fattispecie prevista dall'art. 2447-bis, lettera b), c.c..

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I primi mesi del 2017 hanno visto l'attività societaria assorbita dai lavori propedeutici alla scissione parziale e proporzionale del ramo di attività inerenti le diverse funzioni di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale che ha avuto il suo compimento a far data 01 marzo 2017. Scissione parziale in quanto non ha comportato l'estinzione delle società scisse, e proporzionale in quanto i soci delle società partecipanti alla scissione hanno mantenuto nella società beneficiaria la stessa percentuale di partecipazione relativa spettante nella società scissa di provenienza.

L'atto di scissione di cui al perentorio notarile n. 30144 raccolta 19848 del 16 gennaio 2017 ha fatto seguito al progetto di scissione che ha consentito una unica organizzazione dei servizi di TPL nei bacini di tre province, quella di Rimini quella di Forlì-Cesena e quella di Ravenna.

Per quanto attiene l'area riminese è stato registrato presso il Registro delle Imprese di Rimini in data 11 settembre 2015 dando seguito all'atto deliberativo dell'Assemblea dei Soci del 15 ottobre 2015.

In attuazione delle deliberazioni assembleari dei soci delle società dei vari bacini interessati, le società Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. Srl consortile e ATR-Società Consortile a Responsabilità Limitata, si sono scisse parzialmente mediante assegnazione di parte di rispettivi patrimoni a favore della società beneficiaria preesistente AMBRA - Agenzia per la Mobilità del Bacino di Ravenna S.r.l. che per effetto della scissione ha assunto la denominazione Agenzia Mobilità Romagna - A.M.R. S.r.l. consortile.

Come stabilito nel progetto di scissione e nelle delibere assembleari di approvazione dello stesso vengono assegnati alla beneficiaria gli elementi patrimoniali stabiliti negli allegati del progetto di scissione in riferimento anche al personale trasferito quale effettivamente esistente alla data di efficacia della scissione (n.7 unità tra le quali n. 1 dirigente e n. 1 quadro).

Per effetto dell'assegnazione degli elementi patrimoniali in favore della beneficiaria, il patrimonio netto della scissa Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. Srl consortile ha subito una riduzione, pari al rapporto di cambio, di euro 831.839 gravante su tutti i soci proporzionalmente

Per effetto della scissione, ed a decorrere dalla medesima data, la società scissa Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. S.r.l. Consortile ha assunto la denominazione Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. Srl Consortile ed è stato dotato di nuovo statuto.

La società così denominata ha per oggetto lo svolgimento, prevalentemente nell'ambito territoriale della Provincia di Rimini, delle attività di reperimento della disponibilità, progettazione, realizzazione, detenzione, custodia e manutenzione di beni strumentali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di persone (quali a titolo esemplificativo, non esaustivo, infrastrutture - in particolare la linea di "trasporto rapido costiero", impianti, reti) sia di proprietà che di terzi e di relativa messa a disposizione del relativo gestore, unitamente a tutte le attività ad esse propedeutiche (quali, a titolo esemplificativo, non esaustivo, attività di studio, ricerca, consulenza, espropriativa, locativa).

In data 23 marzo 2017 è stato approvato in Assemblea dei Soci il bilancio preventivo 2017 che ha fissato le quote consortili per la copertura dei costi di funzionamento della Società stimati in euro 2.013.868.

Un altro fatto di rilievo che ha visto il suo compimento nei primi mesi del 2017 è la sottoscrizione del contratto di mutuo ipotecario con ICCREA Bancaimprese S.p.A. a seguito di aggiudicazione definitiva avvenuta in data 19 dicembre 2016 da parte del nostro Consiglio di Amministrazione che ha ottenuto l'autorizzazione alla stipula con atto assembleare del 22 dicembre 2016.

Il contratto prevede un finanziamento di euro 7.100.000 per la copertura di esigenza finanziaria di competenza della società per il completamento del progetto di "trasporto rapido costiero" relativamente alla tratta Rimini FS - Riccione FS.

La concessione del mutuo è garantita da ipoteca per la somma di euro 10.650.000, iscritta presso le competenti Agenzie del Territorio, a favore della banca finanziatrice sopra i seguenti immobili:

- appezzamenti di terreni siti in Comune di Rimini della complessiva superficie catastale di mq. 18.718 censiti in catasto terreni di detto Comune al foglio 59, particelle 651, 2367, 2368, confinanti con Ferrovia dello Stato, altra proprietà di PMR e Via Coletti.
- fabbricato urbano da cielo a terra ad uso uffici, officina, autorimessa, sito in Comune di Rimini in Via Ennio Coletti 44, distinto in Catasto Fabbricati di detto Comune al foglio 59, particella 636, graffato con particelle 1895 e 1896.
- immobile sito in Comune di Rimini in Via Carlo Alberto della Chiesa 40, distinto in Catasto Fabbricati di detto Comune al fogli 86, particella 90/sub, 1 graffato con sub 3; e foglio 86 particella 90/sub 2.

L'ipoteca verrà liberata ai sensi di legge contestualmente e proporzionalmente al rimborso dei crediti garantiti.

Il piano di ammortamento del mutuo prevede un preammortamento di n. 2 anni con pagamento di soli interessi in 4 rate in corrispondenza delle date di pagamento del 30 giugno 2017, 31 dicembre 2017, 30 giugno 2018 e 31 dicembre 2018.

Gli interessi matureranno a partire dalla data di erogazione, in via semestrale posticipata, a ciascuna data di pagamento.

Il tasso è variabile semestralmente per ogni periodo di interessi e sarà pari alla somma tra il margine + il parametro euribor relativo a ciascun periodo di interessi, e comunque pari al margine nel caso in cui l'euribor del periodo risultasse negativo.

Il valore del tasso d'interesse valido per il primo periodo di interessi è pari al 2,45% ed il tasso annuo effettivo globale è pari al 2,544% .

L'intero importo del finanziamento dovrà essere erogato in una o più soluzioni entro il termine di utilizzo del 31 dicembre 2018.

E' ammessa l'estinzione anticipata volontaria anche parziale esclusivamente in corrispondenza con una data di pagamento previo pagamento di una commissione di estinzione pari allo 0,5% della quota capitale rimborsata in via anticipata. Il parziale rimborso anticipato comporterà il proporzionale ricalcolo del piano di ammortamento del capitale residuo, ferma restando la durata originaria del Finanziamento.

Il mutuo non è considerato "rotativo" sin dal periodo di preammortamento quindi con la possibilità di rientro e di successiva richiesta di nuova erogazione nel limite originario del finanziamento concesso.

Altro fatto di rilievo è l'accordo prefettizio del 23 febbraio 2017 adottato per l'esecuzione del lodo prefettizio del 08 giugno 2016.

Nell'atto del 23 febbraio 2017 i punti salienti sono:

- la definizione del debito residuo di AM per euro 7.200.000;
- la quantificazione dell'importo riferito alla palazzina uffici per euro 3.857.000.

Immobile che verrà acquisito da ATG solo a fronte del percorso di classificazione quale bene immobile essenziale per il Trasporto Pubblico Locale,

- l'attestazione del credito vantato da AM al 31/12/2015 per euro 2.165.647;
- l'attestazione del debito di AM verso Atg/Start al 31/12/2015 per euro 238.438;
- l'attestazione del debito di AM verso Atg/Start al 31/12/2015 per euro 450.000 quale importo di transazione riferita a contributi per il finanziamento autobus;

Si fa presente che gli accordi avrebbero previsto la compensazione delle partite ed il saldo dei debiti entro il 30 aprile 2017, ma a seguito di mancata definizione, ad oggi, del passaggio dell'immobile non si è ancora proceduto.

Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile

Informativa ai sensi dell'art. 2427 comma 22-bis C.C.

Non esistono operazioni con parti correlate concluse senza rispettare le normali condizioni di mercato.

Informativa ai sensi dell'art. 2427 comma 22-ter C.C.

Non risultano accordi economici presi al di fuori del Bilancio

Informativa ai sensi del 2497 - bis C.C.

In ottemperanza all'art. 2497-bis, comma 4, si segnala che l'attività della società non è sottoposta alla direzione ed al coordinamento di società ed enti.

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'Assemblea dei Soci di destinare il risultato di esercizio di euro 749.903:

- per il 5 % pari euro 37.495 a riserva legale;
- per euro 71.961 a copertura delle perdite pregresse portate a nuovo;
- quanto ad euro 640.447 ad altre riserve.

Nota integrativa, parte finale

PATRIMONIO MOBILITA' PROV.RIMINI P.M.R. SRL CONSORTILE

Codice fiscale 02157030400 – Partita iva 02157030400
Sede legale: Via Dario Campana 67 Rimini - 47922 RIMINI RN
Numero R.E.A 245890
Registro Imprese di Rimini n. 02157030400
Capitale Sociale Euro € 11.665.445,53 i.v.

Relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31.12.2016

- 1. INTRODUZIONE DELLA PRESIDENZA*
- 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*
 - 2.2 TRASPORTO RAPIDO DI COSTA*
 - 2.3 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE*
 - 2.4 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI*
- 3. INVESTIMENTI*
- 4. PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI/FINANZIARI*
- 5. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO*
- 6. SITUAZIONE FINANZIARIA E RISCHIO DI LIQUIDITA'*
- 7. RISCHI DI NON CONFORMITA' ALLE NORME E INFORMAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE*
- 8. RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA AI SENSI DEL DECRETO LEGGE N.185/2008*
- 9. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO - ADEMPIMENTI CIRCA LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE D.LGS 175/2016*
- 10. RINVIO DELL'ASSEMBLEA PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO*

Le denominazioni sociali di AM e P.M.R. sono in ogni caso riconducibili alla società P.M.R. con riferimento a situazioni ante o post scissione.

Signori soci,

il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2016 che sottoponiamo alla Vostra approvazione, rileva un/a utile (perdita) di euro 749.903.

A tale risultato si è pervenuti imputando un ammontare di imposte pari a euro 44.263 al risultato prima delle imposte pari a euro 794.166

Il risultato ante imposte, a sua volta, è stato determinato allocando euro 235.636 ai fondi di ammortamento ed euro 313.804 ai fondi rischi ed oneri/svalutazione crediti.

Denominazione sociale - Modifiche

In via preliminare e prima di descrivere l'attività sociale, è utile ricordare che la società per effetto dell'atto di scissione ha modificato la propria denominazione sociale da "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini – A.M. Srl Consortile" in quella di "Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini P.M.R. Srl consortile". Nel prosieguo della presente relazione potrà essere utilizzata la denominazione precedente laddove i fatti e le circostanze ivi descritte fossero riferibili a periodi anteriori la modificazione della denominazione sociale.

Assetto giuridico di Agenzia:

Il mio mandato di presidente ha avuto inizio circa un anno fa in concomitanza con l'approvazione del consuntivo 2015, quindi anche il 2016 ha visto un avvicendamento nelle cariche di direzione politico/amministrativa della società. A ciò si aggiunga che ad ottobre il direttore generale Ing. Ermete Dal Prato ha cessato la sua attività per raggiunti limiti d'età. Tutto questo mi legittima ad esprimere un forte ringraziamento a tutte le maestranze che hanno operato consentendo alla nostra società di portare a compimento azioni ed opere senza una completa e vera continuità dirigenziale. Altro elemento di vera novità istituzionale riferito al 2016 è stata la delibera di AMBRA assunta in ottobre 2016 che ha dato definitivo avvio, se pure tardivo rispetto ai programmi e alle delibere rispettivamente di AM e ATR, alla costituzione dell'Agenzia Unica Romagnola portando i rispettivi presidenti/amministratori unici a sottoscrivere gli atti di cessione di ramo d'azienda il 26 gennaio 2017 e fissare la data di inizio attività di AMR al 1 marzo 2017.

Servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Le vicende che hanno caratterizzato il TPL sono state molte e complesse, ma fortunatamente non hanno inciso sulla qualità e soprattutto su come il servizio è stato percepito dall'utenza finale. Va ricordato che nel 2016 è stato revisionato il servizio che ha comportato una minore percorrenza e che quindi ha comportato un "rimborso" a quei comuni che hanno visto decurtare le percorrenze chilometriche nel loro territorio. Tutto questo non significa che sia concluso il lavoro di riordino e riassetto del TPL, ma, essendo passate tutte le competenze ad AMR, sarà compito della nuova agenzia riprendere i contatti e le relazioni che portino ad una maggiore affezione all'utilizzo del TPL. È assolutamente evidente che questa problematica è strettamente connessa con l'espletamento della gara per la quale in data 28 dicembre 2016 AM ha dato corso alla pubblicazione degli atti propedeutici all'espletamento della stessa per il territorio di competenza pubblicando l'avviso di pre gara che deve essere pubblicato un anno prima della gara stessa. Aggiungo che, sempre in ragione della procedura avviata il 28 dicembre scorso, stiamo preparando gli atti applicativi della Misura 2 Allegato A Delibera ART 49/2015 che mettono il territorio di Rimini completamente rispettoso delle procedure propedeutiche all'espletamento della gara per il servizio di TPL. Risulta comunque evidente che con la costituzione di AMR i comuni dovranno riferirsi a questo nuovo soggetto per completare le procedure di gara in stretta condivisione con gli obiettivi di livello romagnolo, ma soprattutto in relazione ai dettami ed agli obiettivi che la Regione Emilia Romagna sembra voler rideterminare. Sul servizio di TPL credo che quanto sopra esposto sia importante ed interessante ma non sia esclusivamente e prioritariamente quanto ha caratterizzato il 2016 perché posso decisamente affermare che se come più sopra ho affermato le vicissitudini e le relazioni per l'espletamento del servizio non hanno comportato disagi per l'utenza finale, non si può certo dire che i rapporti fra la committenza (AM) e il maggiore fornitore del servizio (ATG) siano stati idilliaci. Infatti a fronte di un ordine di servizio emanato da AM contenente sia le caratteristiche che i valori

economici per l'espletamento dello stesso, ATG ha opposto ricorso e ciò ha comportato l'apertura di una controversia che si è conclusa solo grazie all'intervento del Prefetto che ha imposto, per la non interruzione del servizio, un valore di indennizzo chilometrico. Non è il caso di illustrare con più dovizia di dati i contenuti dell'atto Prefettizio in quanto i soci si sono trovati, nei mesi di gennaio e febbraio 2016 ad esaminare ben due diverse impostazioni e proposte per l'elaborazione del bilancio di previsione 2016 conoscendo quindi nei particolari quelle imposizioni Prefettizie. Va in oltre ricordato che la chiusura della controversia sul valore dell'indennizzo chilometrico per l'applicazione dell'ordine di servizio relativo all'anno 2016 ha anche definito le modalità per la chiusura della controversia debiti e crediti intercorrenti fra AM ed ATG/START, vicenda anche questa oggetto di assemblee soci ed atti che ad oggi non hanno trovato completamente e totale definizione, ma che è auspicabile si concludano in tempi brevi ed ancora una volta grazie ed un ulteriore intervento che l'allora Prefetto Strano ha fatto su i due contendenti, mi riferisco alla cessione da parte di PMR ad ATG/START della palazzina uffici sita in via Carlo Alberto Dalla Chiesa.

Lavori infrastruttura Trasporto Rapido Costiero (TRC)

I lavori per la realizzazione dell'infrastruttura del TRC, superate le criticità nei cantieri attinenti il territorio riccionese del 2014 e del 2015, hanno superato l'85% dell'avanzamento fisico ed economico e stanno proseguendo speditamente verso la conclusione prevista, per quanto attiene la parte infrastrutturale, entro la fine del 2017. Sul versante finanziario è stata ulteriormente accertata la capienza del limite di spesa approvato in Delibera CIPE n.93/2006 per dare finita l'opera e si è conclusa ogni procedura propedeutica alla stipula del mutuo ipotecario per la copertura della quota di finanziamento a carico dell'Azienda mentre sono state definite puntualmente attraverso la conclusione dei procedimenti richiesti dal Codice dei Contratti le maggiori necessità finanziarie liquidate agli Appaltatori derivate dai danni conseguenti ai ritardi nell'esecuzione dei lavori e delle forniture e di cui sono state attivate le procedure di rivalsa per risarcimento. Permane la necessità di chiedere copertura per il finanziamento delle spese sostenute per la realizzazione del TRC, derivanti dal ruolo di PMR quale stazione appaltante affidato dagli Enti Locali sottoscrittori dell'Accordo di Programma per la realizzazione dell'opera e non fruente di cofinanziamento da parte dello Stato e della Regione Emilia – Romagna come già evidenziato nelle precedenti relazioni di bilancio consuntivo. Analogamente si segnala la criticità derivante dal ritardo nella liquidazione dei rimborsi della quota di competenza ministeriale (al momento dell'approvazione del presente progetto di bilancio completate solo fino al 31.12.2015) che richiedono rilevanti anticipazioni finanziarie a carico di PMR per fare fronte agli impegni assunti nei contratti di lavori, forniture e servizi.

Materiale rotabile TRC

Per quanto riguarda la fornitura del materiale rotabile, nel mese di Agosto si è proceduto alla stipula dell'addendum contrattuale con l'individuazione del nuovo veicolo Equi.City18T e la modifica della compagine dell'A.T.I. che ora è composta dalla Mandataria Vossloh Kiepe GmbH e dalle Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Van Hool (in sostituzione della fallita APTS e produttrice del nuovo mezzo). Il contratto, in riduzione dal punto di vista dell'importo economico, prevede il recupero a favore della Stazione Appaltante delle anticipazioni versate all'APTS per la costruzione del primo mezzo Phileas ed è soggetto a clausola sospensiva in attesa dell'emanazione del Decreto Ministeriale per il completamento del finanziamento previsto in Delibera CIPE n.93/2006. Tale situazione, nonostante i numerosi solleciti, permane ed al momento di approvazione del presente bilancio di esercizio non è dato conoscere i tempi per la conclusione della procedura da parte dei Ministeri Competenti. Evidentemente questo ritardo pone pesanti condizionamenti alle fasi di collaudo e di pre-esercizio del sistema che dovrebbero essere attivate al momento dell'ultimazione delle attività lavorative previste per gli ultimi mesi del 2017. E' concreto il rischio di trovarsi una infrastruttura terminata ma non ancora utilizzabile dal pubblico per la mancanza del rotabile, con ripercussioni di natura economica e presentarsi di una evidente situazione di danno per l'immagine e l'interesse pubblico. In ragione di ciò, P.M.R. ha notificato un atto di messa in mora e di diffida ad adempiere al MIT ed al

MEF, al fine di sollecitare il completamento dell'istruttoria, non escludendo il ricorso di un'azione giudiziaria.

Le tratte di estremità

Considerato lo stato di avanzamento dell'opera si rende necessario aprire una riflessione sull'evoluzione futura del TRC visto come rete di servizio del TPL e sulla sua espansione verso le altre tratte.

Questo per l'estensione verso nord (Rimini FS – Rimini Fiera ed in prospettiva Santarcangelo FS) e soprattutto verso sud (Riccione FS – Cattolica) dove un percorso in sede promiscuo/riservata mediante l'utilizzo di tecnologia all'avanguardia (tipo fast charge) ad ausilio di mezzi full-electric consentirebbero un notevole salto di qualità nell'offerta del TPL in termini di livello ambientale e servizio offerto.

Ulteriore scenario futuro è rappresentato dallo sviluppo di un sistema di trasporto che utilizzi tecnologia e rotabile analogo a quello del TRC in direzione trasversale alla linea di costa per il collegamento con la Repubblica di San Marino.

Una breve descrizione dell'attività)

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 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SERVIZI REGOLATI DA AGENZIA MOBILITA'

ANALISI DELL'ATTIVITA' DI REGOLAMENTAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - SERVIZI REGOLATI DA AGENZIA MOBILITA'

Con delibera di G.R. n. 639 del 16 maggio 2016 la Regione Emilia-Romagna ha approvato la determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale per gli anni 2016–2018. Nella delibera sono indicate le risorse regionali a sostegno dei servizi minimi di trasporto pubblico locale (TPL) e il monte percorrenze per ciascun bacino di traffico. Riguardo a queste ultime è ammesso «*uno scostamento in riduzione che non superi il 2,5% di vetture*km dei servizi minimi rispetto a quelli indicati*» (punto 9 del dispositivo).

In sostanza, il contributo regionale – che non prevede alcuna forma di recupero inflattivo ed è comprensivo dei contributi finalizzati alla copertura degli oneri per i rinnovi contrattuali autoferrotranviari dal 2002 al 2007 (*ibidem*, punto 3) – per gli anni 2016, 2017 e 2018 resterà invariato anche al decrescere delle percorrenze entro il limite indicato.

In tal senso si era già espresso l'«Atto d'indirizzo per il triennio 2016–2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale», approvato nel mese di ottobre del 2015. Agenzia Mobilità, sentiti gli Enti soci, ha provveduto perciò a programmare fin dall'inizio del 2016 una razionalizzazione dell'offerta di trasporto pubblico, in modo da ridurre il *quantum* dovuto all'affidatario principale del servizio.

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 della giornata di sabato: su alcune linee 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.

Nell'anno 2016 la percorrenza a consuntivo della rete “storica” affidata al Consorzio ATG è stata di vett.km 7.072.814. La minor percorrenza di vett.km 84.382 rispetto all'anno precedente (–1,2%) è in gran parte dovuta ai provvedimenti di riprogrammazione sopra descritti.

Le autolinee dell'Alta Valmarecchia, trasferite alla competenza della Provincia di Rimini da quella di Pesaro-Urbino nel luglio 2013, hanno raggiunto la percorrenza annua di vett.km 308.702, con un incremento dello 0,9% sull'anno precedente (+vett.km 2799).

Un dato negativo, e inaspettato, viene dai due servizi di bus a chiamata, esercitati con autonomi contratti di servizio nelle valli del Conca e del Marecchia e il cui modello d'esercizio è simile al "taxi collettivo", che hanno chiuso con una percorrenza a consuntivo di vett.km 21.961 inferiore a quella del 2015 dell' 11,8%. Non ci è possibile dire che attendiamo indicazioni da parte dei comuni sulle ragioni di questo calo in quanto le competenze sono passate alla nuova agenzia romagnola (AMR), ciò nonostante rimaniamo a disposizione per ogni eventuale necessità.

La percorrenza complessiva dei servizi di TPL regolati da AM attraverso i vari contratti di servizio è stata di vett.km 7.538.777, 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	PERCORR ENZA 2016 (vett*km)	Numero e tipo Contratto di Servizio	scad.	Emittente titoli di viaggio
Servizi urbani	Comune Rimini	Linee urbane di Rimini	ATG	1.215.909			
	Provincia RN	Linee urbane a estens. intercomunale	ATG	4.386.583	(dal 2016: Atto d'obbli go)	31.12.16	Start Romagna SpA
	Comune Misano A.	Linea urbana 61	ATG	6.008	1 Net cost		
Tot. Servizi urbani				5.602.492			
Servizi extraur bani	Provincia RN	Rete storica	ATG	1.464.314			
		Rete ALTA VALMARECCHIA (ex PU)	Cons. VALMABUS	308.703	2 Net cost	31.12.16	Valmabus (titoli Start integrati)
		Servizio a chiamata Valconca	Merli	102.516	3 Net cost	31.12.16	Merli (integraz. tariff. parziale)
		Servizio a chiamata Valmarecchia	Coop. La Romagnola	54.745	4 Net cost	19.08.17	La Romagnola (int. tariff. parziale)
Tot. Servizi extraurbani				1.930.278			
TOTALE PERCORRENZA ANNUA BACINO				7.538.777			
AGGREGAZIONE DELLE PERCORRENZE PER COMPETENZA		Provincia RN		6.316.860			
		Comuni		1.221.917			
AGGREGAZIONE DELLE PERCORRENZE PER AFFIDAMENTO		ATG		7.072.814			
		altri gestori		465.493			

Dall'1 gennaio 2016 i rapporti con l'affidatario principale, società consortile ATG, sono regolati da un'imposizione d'obbligo di servizio (Atto d'obbligo), a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007; di conseguenza la società ATG è divenuta "obbligato".

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

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

BACINO DI RIMINI - Serie storica percorrenze 2009—2016										
ENTE COMPETENTE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Variazione 2016— >2009	
	Percorrenza annua - vett*km									
PROVINCIA RN rete storica	6.281.620	6.258.537	6.076.640	5.965.928	5.940.546	5.844.075	5.804.609	5.850.897	-430.723	-6,9%
Comune Rimini	1.416.454	1.388.807	1.268.034	1.281.271	1.228.696	1.221.371	1.212.016	1.215.909	-200.545	-14,2%
Altri comuni (1)	244.545	216.642	161.281	141.063	137.763	139.101	140.571	6.008	-238.537	-97,5%
CONTRATTO DI SERV. (2) ATG	7.942.619	7.863.986	7.505.955	7.388.262	7.307.004	7.204.547	7.157.196	7.072.814	-869.805	-11,0%
PROV. RN (3) - Bus a chiamata -	58.201	57.323	78.548	126.140	177.850	183.840	178.222	157.261	99.060	170,2%
ALTA VALMARECCHIA (4)	0	0	0	0	151.442	302.235	305.903	308.703	308.703	-
INTERO BACINO	8.000.820	7.921.309	7.584.503	7.514.402	7.636.296	7.690.622	7.641.321	7.538.777	-462.043	-5,8%

Note:

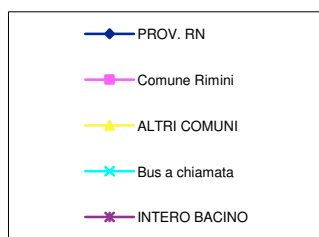
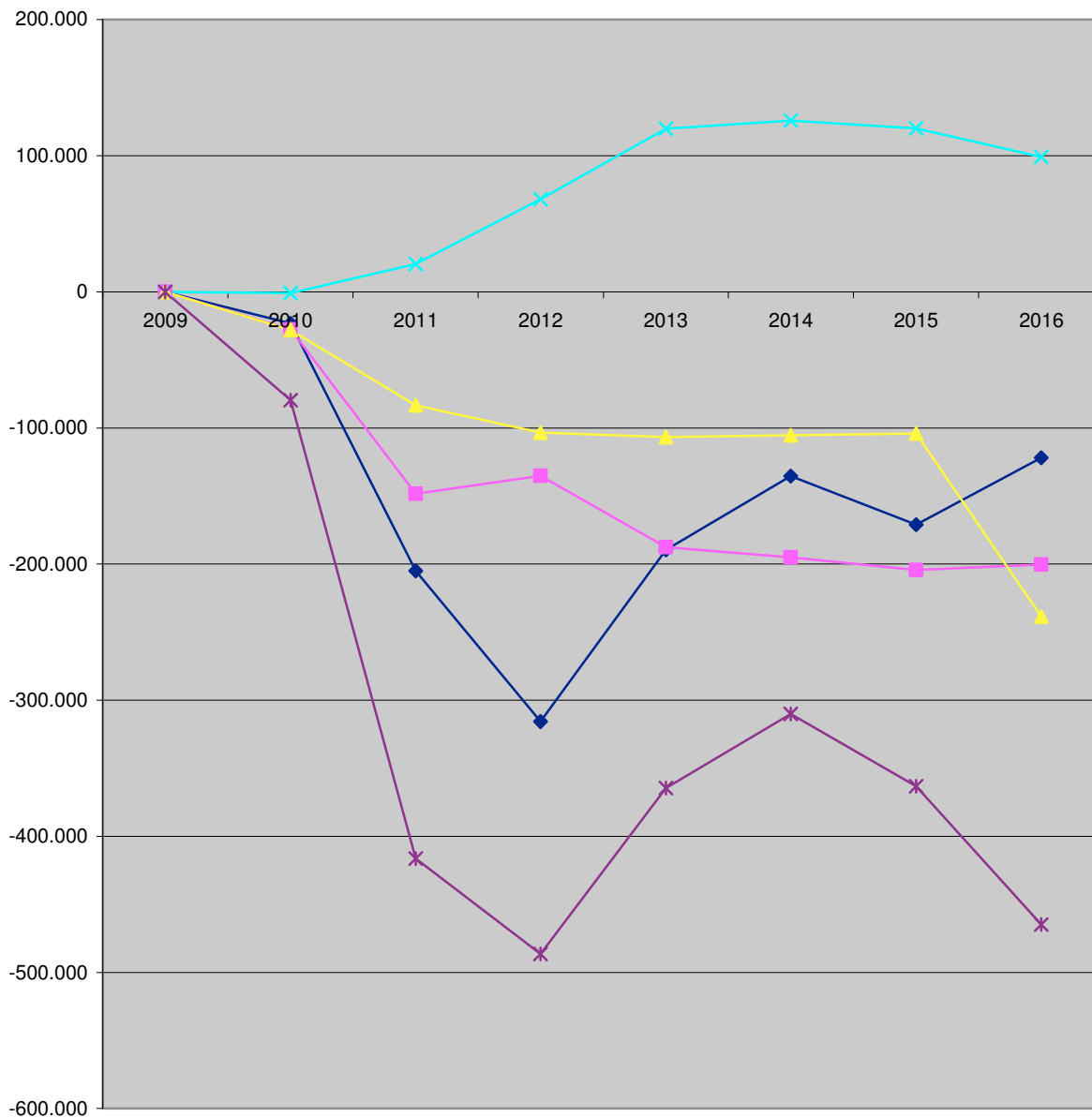
(1) – Coriano fino 2010; Santarcangelo fino 2013; Riccione fino 2015 (dall'1.1.2016 la linea 43 è passata dalla competenza del Comune di Riccione a quella della Provincia). Nel 2016 solo Misano Adriatico.

(2) – Dall'1.1.2016 il Contratto di servizio è stato sostituito da imposizione d'obbligo di servizio.

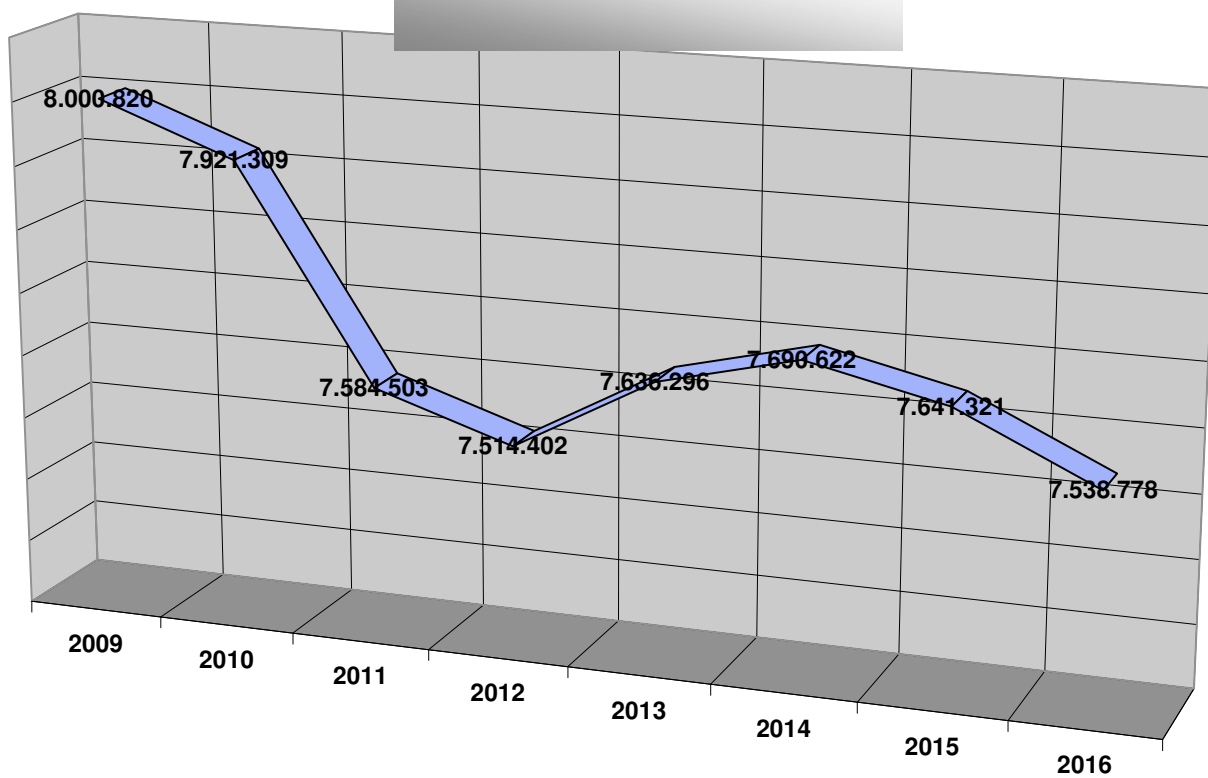
(3) - I servizi di bus a chiamata hanno avuto inizio rispettivamente nel febbraio 2009 (Valconca) e nell'agosto 2012 (Valmarecchia).

(4) - Dal luglio 2013 ai servizi di competenza della Provincia è stata aggiunta la rete dell'alta Valmarecchia ex Provincia di Pesaro-Urbino..

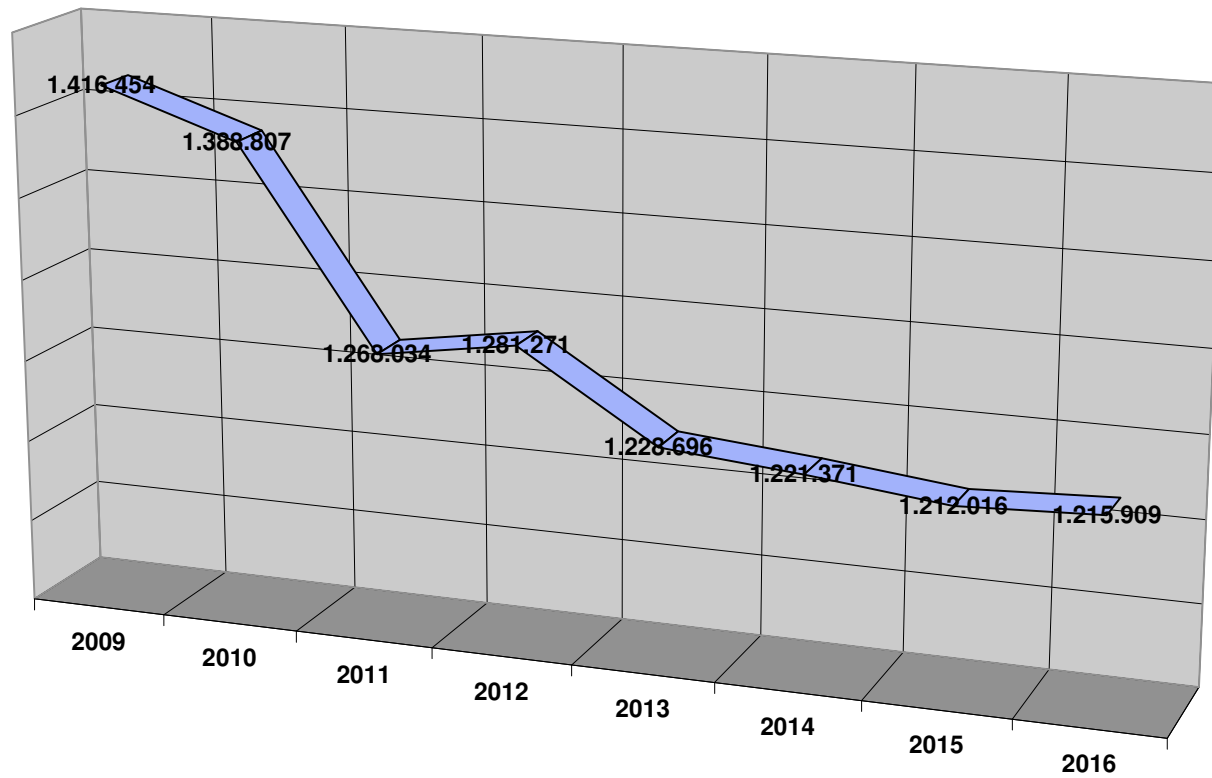
VARIAZIONI PERCORRENZA (ANNO 2009 = 0)



PERCORRENZE BACINO RN

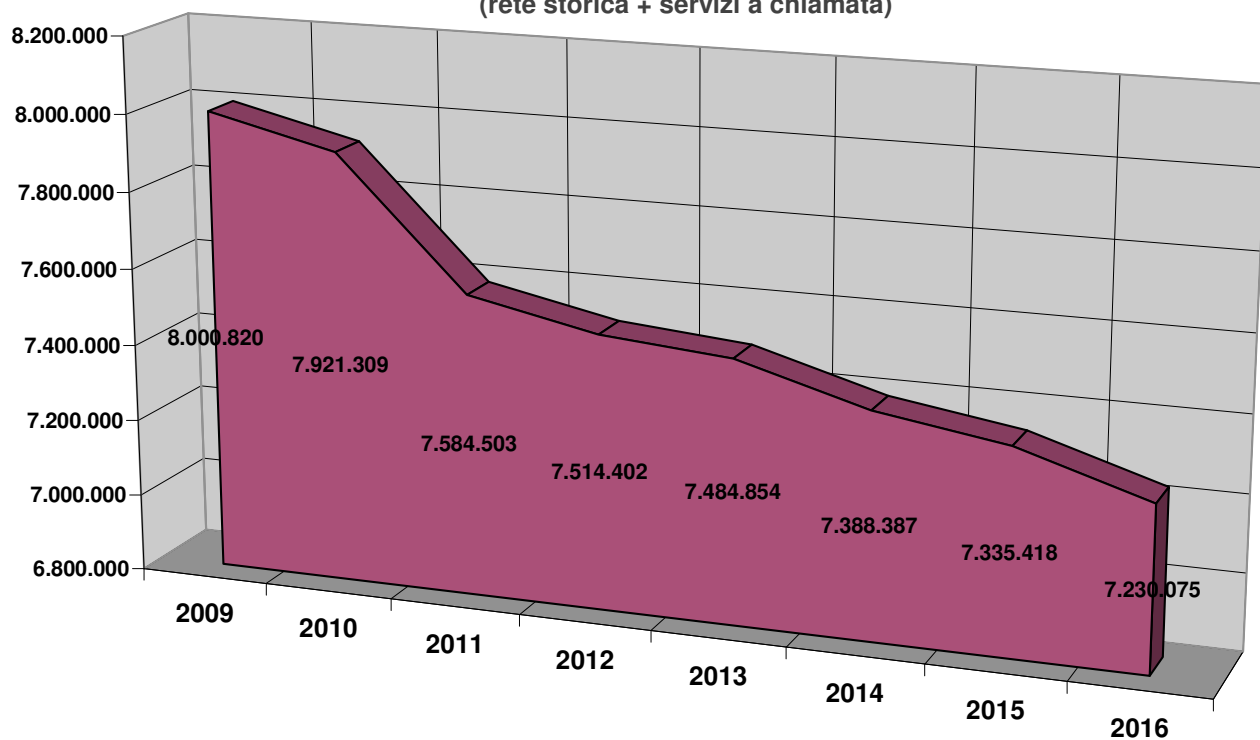


PERCORRENZE LINEE COMUNE DI RIMINI



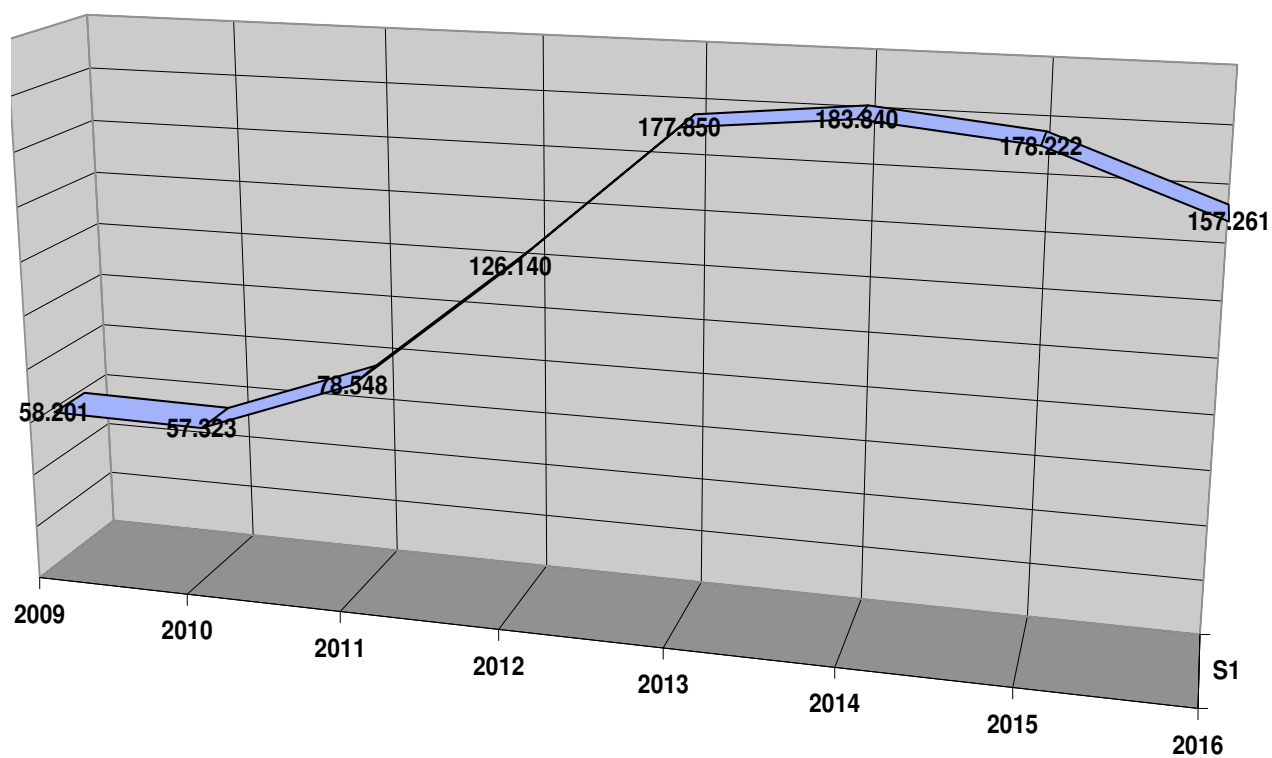
PERCORRENZE LINEE PROVINCIALI

(rete storica + servizi a chiamata)



PERCORRENZE BUS A CHIAMATA

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



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

Su mandato della Provincia di Rimini, è continuato nel 2016 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 fino alla fine del 2016.

Due gare sono state espletate per l'esercizio delle linee turistiche con i caratteristici "trenini" nei comuni della costa. Nel territorio di Bellaria-Igea Marina è stato attribuito un affidamento biennale alla ditta TUT 3 Snc, mentre nel Comune di Misano Adriatico è risultata vincitrice la ditta TUT 2 Sas, cui è stato affidato il servizio fino al 2019.

Nel caso dei trenini turistici, trattandosi di servizi "commerciali", l'affidamento da parte di Agenzia Mobilità non comporta alcuna compensazione; all'opposto, gli aggiudicatari sono tenuti 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.

PROGETTAZIONE IMPIANTI FISSI PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERMATE TURISTICHE

Nel corso degli anni è emersa sempre di più l'esigenza di razionalizzare ed uniformare le informazioni che i vettori privati, titolari di autorizzazioni all'esercizio di linee turistiche a lunga percorrenza e/o internazionali, hanno necessità di fornire ai propri utenti.

A tal proposito nel corso dell'anno 2013, in collaborazione con i tecnici dell'Amministrazione comunale di Rimini, si è intrapreso un percorso di razionalizzazione e riorganizzazione delle paline di fermata delle linee turistiche a lunga percorrenza, limitatamente al territorio comunale di Rimini. Infatti, a seguito dei lavori relativi alla realizzazione della pista ciclabile del lungomare, è emersa in modo ancor più evidente la necessità di rimuovere tutti i pali fatiscenti dei vettori privati, molto spesso installati abusivamente senza la necessaria autorizzazione e pericolosi per la circolazione stradale. Nell'immediato si è proceduto ad installare paline di fermata di tipologia "urbana" uguali a quelle già presenti sul bacino di esercizio urbano di AM.

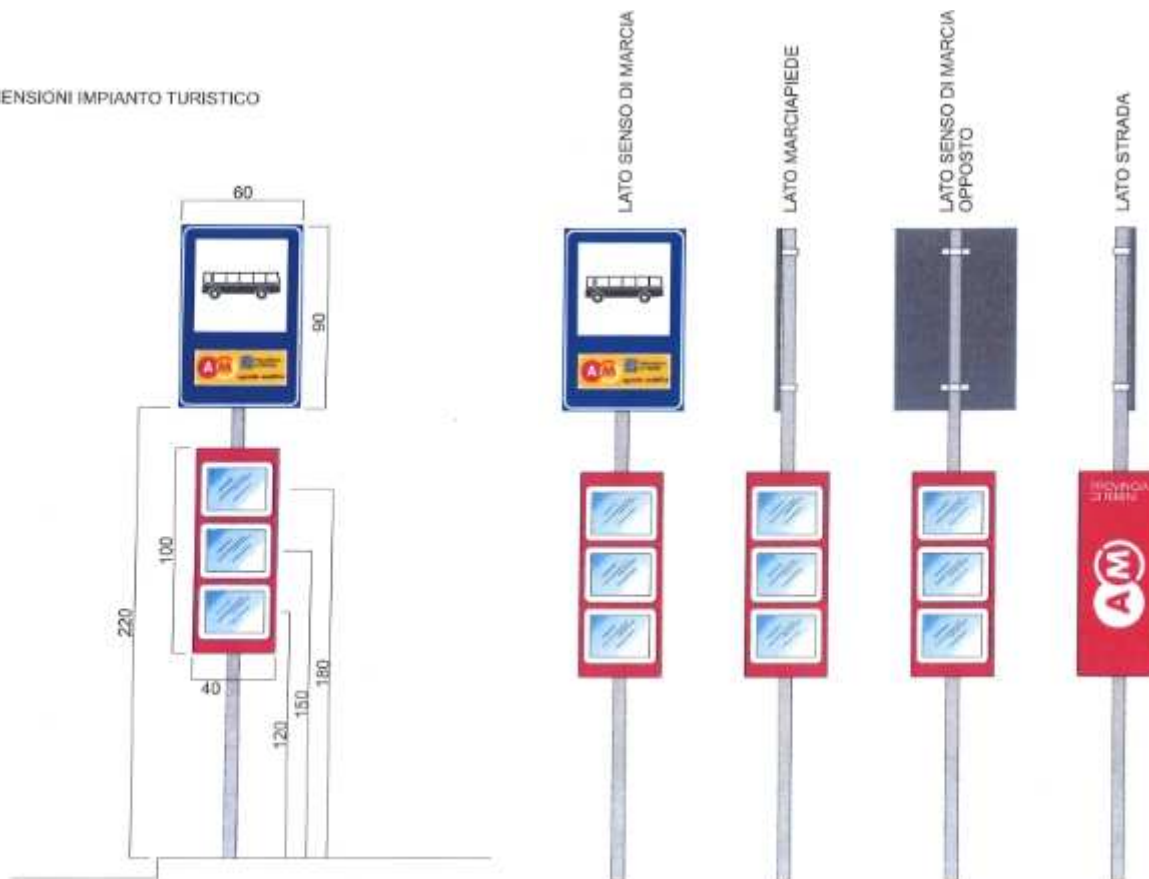
Sulla scorta di tale esperienza, in collaborazione con la Provincia di Rimini, AM ha riunito i comuni costieri (Bellaria - Igea Marina, Cattolica, Riccione, Rimini e Misano Adriatico) al fine di realizzare un progetto unitario; in tale occasione si è portando in evidenza lo stato di degrado e di abbandono, da parte dei titolari dei suddetti servizi, in cui versavano le paline di fermata delle linee turistiche a lunga percorrenza.

In tale sede è stata presentata ed illustrata una proposta da parte di AM che prevedeva la realizzazione ex novo di un impianto di fermata "semplificato" rispetto a quelli che attualmente sono stati installati, che nei limiti costi, garantendo comunque la sicurezza della circolazione stradale e la completezza di informazioni da fornire agli utenti delle linee turistiche a lunga percorrenza.

Alla chiusura dell'ultima stagione estiva AM, nuovamente sollecitata dalle Amministrazioni dei comuni costieri, sta provvedendo alla sostituzione dei pali di fermata delle linee turistiche a lunga percorrenza utilizzando un'altra volta le proprie paline di tipologia "urbana".

In questo progetto AM, oltre a preoccuparsi della sostituzione della segnaletica verticale di fermata, avrà anche il compito di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria di tale segnaletica (mantenendo i contatti con le ditte private titolari delle autorizzazioni all'esercizio delle linee turistiche a lunga percorrenza) e di raccogliere ed esporre il materiale informativo per l'utenza.

DIMENSIONI IMPIANTO TURISTICO



MODELLI AREE DI FERMATA

Nel corso degli anni AM ha sempre fornito alle Amministrazioni provinciale e comunali il proprio supporto tecnico nella programmazione e realizzazioni di interventi sulla circolazione dei veicoli. In particolare nel corso degli anni i tecnici di AM, grazie alla costante presenza sul territorio, hanno acquisito una notevole conoscenza di quelli che sono gli spostamenti sia degli utenti del servizio di T.P.L. che dei principali flussi di traffico, hanno avuto un ruolo sempre più importanti come supporto dei tecnici delle Amministrazioni pubbliche durante le fasi di progettazione ed esecuzione di interventi ex novo o modifiche della circolazione veicolare.

Viste le continue sollecitazioni e richieste degli Enti pubblici, si è deciso di realizzare delle linee guida per la realizzazione di aree di fermata, sia in ambito urbano che extraurbano, in conformità con quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada ed s.m.i..

Tali modelli sono composti da:

- relazione tecnico descrittiva in cui sono riportati i riferimenti normativi cui è obbligatorio attingere, nonché la descrizione degli allestimenti minimi per garantire un certo livello dei comfort agli utenti dei mezzi pubblici in attesa;
- elaborati grafici per la schematizzazione dei vari modelli di aree di fermata (urbano, extraurbano, ecc.).

Il materiale prodotto, già anticipato negli incontri che si sono già svolti presso alcune Amministrazioni comunali, verrà trasmesso ufficialmente a tutti gli Enti soci di AM nel corso dell'anno 2017.

FERMATE CON ALLESTIMENTI PER NON VEDENTI

Nell'ambito della realizzazione delle nuove aree di fermata o negli interventi di riqualificazione delle stesse, si è assistito ad un aumento della sensibilità da parte dei tecnici progettisti alle categorie di utenti della strada più deboli. Infatti ogni qualvolta si vada ad intervenire sulle infrastrutture delle sedi viarie, ove possibile, si provvede a rimuovere le barriere architettoniche per le fasce di utenza più debole, ivi compresi anche i non vedenti.

Anche AM, nella funzione di supporto ai tecnici delle Amministrazioni pubbliche, provvede sempre a segnalare dove vi sono criticità per gli utenti disabili e, ove possibile, suggerisce le soluzioni tecnicamente ed economicamente percorribili.

Nell'eseguire il censimento delle fermate del proprio bacino di esercizio, AM ha anche provveduto a dare rilievo ove fosse presente l'arredo per gli utenti non vedenti.

Più in generale comunque AM sta operando al fine di provvedere all'abbattimento delle barriere architettoniche presenti presso le fermate del proprio bacino di esercizio.

INFORMAZIONE SU EVENTI AVVENUTI DOPO IL 31/12/2016 SU RISPARMIO CHILOMETRICO, ATTO D'OBBLIGO 2017 E SCISSIONE RAMO AZIENDALE TPL.

Nel 2016 le percorrenze consuntive dell'affidatario ATG SpA sono risultate inferiori a quelle dell'anno precedente per km 115.862. Le rimodulazioni apportate all'offerta di servizio pubblico hanno pertanto generato risparmi quantificati in € 274.000,00 di cui hanno beneficiato gli Enti soci pro-quota sulla base del criterio delle percorrenze nei singoli territori.

In data 02.10.2016 (prot. AM 6887) veniva notificato al Consorzio ATG SpA, a garanzia dell'esecuzione del Trasporto Pubblico Locale (TPL) quale servizio pubblico essenziale, l'imposizione di obbligo di servizio ex REG. CE 1370/2007 per l'anno 2017.

A seguito di ricorso innanzi al Tribunale di Rimini e al TAR Bologna presentato dal Gestore, in data 23/02/2017 i legali rappresentanti dell'allora Agenzia Mobilità Provincia di Rimini e del Consorzio ATG SpA sottoscrivevano, avanti al Prefetto di Rimini, una proposta di accordo bonario per la risoluzione del contenzioso relativo all'Atto d'obbligo 2017 le cui condizioni sono riportate qui di seguito:

compensazione globale per oneri di servizio: €/Km 3,88;

detrazione forfettaria per introiti tariffari: 35% su valore unitario di cui sopra;

valore netto della compensazione: €/km 2,52;

corrispettivo per utilizzo di tutti i beni immobili strumentali al TPL: € 550.000,00 all'anno;

km erogati a base dell'atto d'obbligo: 7.070.000.

Detto accordo veniva poi condiviso dal Consiglio di Amministrazione di Agenzia nella seduta del 28/02/2017 e successivamente ratificato dall'Assemblea dei soci in data 22/03/2017.

Relativamente agli altri Gestori del servizio di trasporto pubblico locale, in data 07/12/2016 (protocolli AM 6956-6955-6954) venivano notificati ex REG. CE 1370/2017 l'imposizione di obbligo di servizio agli attuali affidatari Soc. Coop. La Romagnola, Merli di Nanni & C. snc e Consorzio Valmabus.

In data 16/01/2017 con la sottoscrizione dell'atto di scissione parziale e proporzionale avanti al notaio dott. Marco Maltoni (rep. 30144 – raccolta 19848) si è perfezionata, a far data dal 01/03/2017, la scissione parziale dei rami d'azienda di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - AM Srl consortile e ATR - Società Consortile a Responsabilità Limitata relativamente alle funzioni del Trasporto Pubblico Locale (TPL) a favore di AmbRa-Agenzia Mobilità di Ravenna Srl e conseguente trasformazione di quest'ultima in Agenzia Mobilità Romagnola -AMR srl consortile.

A seguito della scissione, 6 dipendenti del bacino riminese sono stati trasferiti alle dipendenze dell'Agenzia Mobilità Romagnola -AMR srl consortile ed in particolare un dirigente settore amministrativo, 2 capi area settore informatico e settore pianificazione e programmazione TPL e 3 impiegati.

2.2 REALIZZAZIONE DEL TRASPORTO RAPIDO DI COSTA

Anche per l'esercizio 2016 l'attività degli Uffici Tecnici Aziendali 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^a tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS.

Elemento significativo legato alla realizzazione dell'opera è l'avvicendamento nel ruolo di Responsabile Unico del Procedimento per la realizzazione dell'opera, avvenuto in data 12 ottobre, a seguito della cessazione dal servizio dell'Ing. Ermete Dalprato con la contestuale nomina da parte del Consiglio d'Amministrazione, su indicazione dello stesso Ing. Dalprato, dell'Ing. Roberto D'Andrea che sin dal 2001 ha ricoperto il ruolo di Responsabile del Settore Tecnico Aziendale e dall'Agosto 2010 di Sostituto del Responsabile Unico del Procedimento in caso di assenza o di impedimento di quest'ultimo.

Nella stessa data in cui è avvenuto l'avvicendamento nel ruolo di Responsabile Unico del Procedimento, si concretizzava anche la riorganizzazione aziendale attraverso l'approvazione del nuovo organigramma che, per il Settore Tecnico, ha previsto la fusione dei Servizi Tecnici e Manutentivi e della 3^a Divisione Progetti Speciali nella nuova "Direzione Patrimonio, TRC e Progetti Speciali" che, come si può evincere dalla nuova denominazione ha accorpato al suo interno anche tutto il Settore Patrimoniale.

Tale processo di accorpamento e di semplificazione dell'area tecnica è risultato propedeutico a quella che poi è stata la modifica societaria che ha portato alla formazione di Agenzia Unica Romagnola con l'incorporazione al suo interno del Settore del Trasporto Pubblico Locale di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini e la trasformazione della parte residuale di quest'ultima, nella società Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini così come voluto dagli Enti Soci a seguito degli obblighi legislativi previsti dalla Regione Emilia – Romagna.

Per quanto attiene le attività degli uffici preposti alla realizzazione dell'opera si sono pertanto articolate in molteplici aspetti che vengono trattate per sinteticità di esposizione, sullo schema di quanto già fatto negli anni precedenti, nei seguenti punti:

- A. – Andamento ed avanzamento dei lavori relativi al contratto principale;
 - A.1 – L'avanzamento fisico ed economico delle lavorazioni;
 - A.2 – L'attività della Commissione di Accordo Bonario ex art. 240 del D.Lgs. 163/06;
- 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
- F. – Attività di fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio.
- G. – Sintesi delle vicende di natura legale / amministrativa
 - G.1 – Il contenzioso col comune di Riccione
 - G.2 – L'insinuazione nel fallimento dell'APTS BV
- H. – I rapporti con l'Amministrazione Centrale
- I. – I rapporti con la Regione Emilia – Romagna e gli Enti Locali promotori l'investimento
- J. – Ricadute economiche danni provocati
 - J.1 – Ripartizione delle determinazioni della Commissione di Accordo Bonario (ex art. 240 del D.Lgs. 163/06)
 - J.2 – Approvazione della variante in corso d'opera n.2 e n.3 dell'appalto principale
 - J.3 – Sottoscrizione atto integrativo per la fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio
 - J.4 – Danni provocati da soggetti terzi durante l'esecuzione delle opere
- K. – Sintesi delle ricadute economiche dei danni provocati
- L. – Situazioni rilevanti verificatesi dopo la chiusura del bilancio 2016
 - L.1 – Avanzamento fisico ed economico dell'appalto principale
 - L.2 – L'appalto degli impianti di ausilio all'esercizio
 - L.3 – Il 2^a atto modificativo dell'accordo di procedura con RFI
 - L.4 – La convenzione con il Comune di Riccione per lo scambio di opere pubbliche di rispettiva competenza

L.5 – La convenzione con il comune di Rimini per la realizzazione di opere complementari di cui alle schede progettuali relative al TRC nell'ambito dell'accordo di programma regionale

L.6 – Il completamento del finanziamento ministeriale

L.7 – Le procedure per il completamento e la messa in esercizio dell'opera

M. – La situazione finanziaria del TRC – verifica del quadro economico al 31.12.2016

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

O. – Le spese di investimento non rientranti nel quadro economico CIPE

P. – Ruolo di PMR come soggetto co-finanziatore.

Anche per l'esercizio 2016 l'attività degli Uffici Tecnici Aziendali 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^ tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS.

Elemento significativo legato alla realizzazione dell'opera è l'avvicendamento nel ruolo di Responsabile Unico del Procedimento per la realizzazione dell'opera, avvenuto in data 12 ottobre, a seguito della cessazione dal servizio dell'Ing. Ermete Dalprato con la contestuale nomina da parte del Consiglio d'Amministrazione, su indicazione dello stesso Ing. Dalprato, dell'Ing. Roberto D'Andrea che sin dal 2001 ha ricoperto il ruolo di Responsabile del Settore Tecnico Aziendale e dall'Agosto 2010 di Sostituto del Responsabile Unico del Procedimento in caso di assenza o di impedimento di quest'ultimo.

Nella stessa data in cui è avvenuto l'avvicendamento nel ruolo di Responsabile Unico del Procedimento, si concretizzava anche la riorganizzazione aziendale attraverso l'approvazione del nuovo organigramma che, per il Settore Tecnico, ha previsto la fusione dei Servizi Tecnici e Manutentivi e della 3^ Divisione Progetti Speciali nella nuova "Direzione Patrimonio, TRC e Progetti Speciali" che, come si può evincere dalla nuova denominazione ha accorpato al suo interno anche tutto il Settore Patrimoniale.

Tale processo di accorpamento e di semplificazione dell'area tecnica è risultato propedeutico a quella che poi è stata la modifica societaria che ha portato alla formazione di Agenzia Unica Romagnola con l'incorporazione al suo interno del Settore del Trasporto Pubblico Locale di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini e la trasformazione della parte residuale di quest'ultima, nella società Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini così come voluto dagli Enti Soci a seguito degli obblighi legislativi previsti dalla Regione Emilia – Romagna.

Per quanto attiene le attività degli uffici preposti alla realizzazione dell'opera si sono pertanto articolate in molteplici aspetti che vengono trattate per sinteticità di esposizione, sullo schema di quanto già fatto negli anni precedenti, nei seguenti punti:

A. – Andamento ed avanzamento dei lavori relativi al contratto principale;

A.1 – L'avanzamento fisico ed economico delle lavorazioni;

A.2 – L'attività della Commissione di Accordo Bonario ex art. 240 del D.Lgs. 163/06;

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

F. – Attività di fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio.

G. – Sintesi delle vicende di natura legale / amministrativa

G.1 – Il contenzioso col comune di Riccione

G.2 – L'insinuazione nel fallimento dell'APTS BV

H. – I rapporti con l'Amministrazione Centrale

I. – I rapporti con la Regione Emilia – Romagna e gli Enti Locali promotori l'investimento

J. – Ricadute economiche danni provocati

J.1 – Ripartizione delle determinazioni della Commissione di Accordo Bonario (ex art. 240 del D.Lgs. 163/06)

J.2 – Approvazione della variante in corso d'opera n.2 e n.3 dell'appalto principale

J.3 – Sottoscrizione atto integrativo per la fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio

J.4 – Danni provocati da soggetti terzi durante l'esecuzione delle opere

K. – Sintesi delle ricadute economiche dei danni provocati

- L. – Situazioni rilevanti verificatesi dopo la chiusura del bilancio 2016
- L.1 – Avanzamento fisico ed economico dell'appalto principale
- L.2 – L'appalto degli impianti di ausilio all'esercizio
- L.3 – Il 2^a atto modificativo dell'accordo di procedura con RFI
- L.4 – La convenzione con il Comune di Riccione per lo scambio di opere pubbliche di rispettiva competenza
- L.5 – La convenzione con il comune di Rimini per la realizzazione di opere complementari di cui alle schede progettuali relative al TRC nell'ambito dell'accordo di programma regionale
- L.6 – Il completamento del finanziamento ministeriale
- L.7 – Le procedure per il completamento e la messa in esercizio dell'opera
- M. – La situazione finanziaria del TRC – verifica del quadro economico al 31.12.2016
- N. – Previsione di costo dell'investimento TRC fino a completamento dell'opera (1^a tratta)
- O. – Le spese di investimento non rientranti nel quadro economico CIPE
- M. – Ruolo di PMR come soggetto co-finanziatore.

A. – Andamento ed avanzamento dei lavori relativi al contratto principale

A.1 – L'avanzamento fisico ed economico delle lavorazioni

Nel corso dell'anno appena trascorso, cessato l'atteggiamento ostruzionistico dell'Amministrazione Comunale di Riccione, le attività di esecuzione dei lavori è proseguita speditamente secondo i programmi tracciati dalla Direzione Lavori lungo l'intero sviluppo lineare della tratta.

Dal punto di vista economico la Direzione Lavori ha emesso al 31.12.2016 n.22 SAL per un importo complessivo di 34,1 milioni di euro (pari all'87% dell'intero importo contrattuale).

Delle 38 opere d'arte necessarie alla realizzazione dell'opera risultano completati 37 manufatti mentre è in avanzato stato di esecuzione l'ultima opera prevista nell'ambito del progetto (sottopasso Carrabile Bellini) la cui conclusione è prevista entro l'estate del 2017.

Le attività lavorative hanno visto il completamento pressoché totale del tracciato che risulta già oggi percorribile lungo l'intero percorso in sede propria.

Restano da completare gli elementi di fermata, gli arredi e le finiture superficiali, mentre per quanto riguarda l'impianto di trazione risulta conclusa la costruzione delle tre cabine di trasformazione elettrica e la posa in opera delle strutture di sostegno lungo linea.

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.

A seguito di ciò sono stati avviati i lavori relativi alla costruzione delle aree di fermata conseguenti alla scelta del nuovo veicolo ed alla necessità di procedere allo sdoppiamento delle banchine centrali in conseguenza del fallimento della Ditta APTS e dell'indisponibilità del veicolo Phileas e della sua particolare e caratteristica di avere le porte su entrambi i lati, unica nel settore per veicoli su gomma.

Tali interventi avviati a partire dal capolinea di Rimini FS stanno procedendo lungo l'intero tracciato e risultano in avanzato stato di completamento fino alla fermata n.12 (prima fermata all'interno del comune di Riccione) mentre sono stati appena avviati nell'ultima tratta del percorso.

Dal punto di vista delle scelte progettuali si è cercato di dare la massima priorità all'accessibilità pedonale e ciclabile alle banchine di fermata, procedendo alla sostituzione degli ascensori, ove progettualmente presenti, con rampe di opportuna pendenza idonee anche all'utilizzo da parte degli utenti diversamente abili.

Tale scelta è stata portata a termine in modo completo nelle prime tredici fermate e analoghe soluzioni sono state avanzate per le fermate n.14 (Verdi), n.15 (Puccini) e n.16 (Porto), dove con modeste modifiche della posizione dei siti si sarebbero potute ottenere sistemazioni maggiormente funzionali in termini di accessibilità ma che l'Amministrazione Comunale di Riccione ha ritenuto di non accogliere come di evince dalle comunicazioni del febbraio 2016 e dal verbale di riunione del 30.03.2016 (acquisito al protocollo di Agenzia Mobilità al n.2164) in cui viene prescritto il mantenimento delle soluzioni previste nel progetto esecutivo approvato e soprattutto la presenza degli ascensori per raggiungere le banchine di fermata.

Analogamente è proseguito il confronto sull'effettiva necessità di confermare le previsioni di progetto a suo tempo richiesto dalla precedente Giunta Comunale ovvero su una eventuale modifica della tipologia (da carrabile a ciclo-pedonale) del sottopasso da realizzarsi sulla sponda sinistra del porto canale di Riccione (sottopasso di via Bellini) che, per di più, era stata ipotizzata anche in alcune dichiarazioni del Sindaco..

Anche in questo caso, com'è possibile desumere dallo stesso verbale di riunione, l'Amministrazione Comunale ha però confermato la volontà di procedere esecutivamente con quanto previsto in sede progettuale e la necessità di avere un percorso carrabile di collegamento in quella posizione.

E' stato avviato e concordato un proficuo lavoro di coordinamento progettuale con la D.T.P. di Ancona, territorialmente competente, per il miglioramento estetico e funzionale delle fermate del TRC adiacenti alle Stazioni FS di Miramare e di Riccione,

Specificatamente per quest'ultima, interessata da un importante intervento di restyling da parte di RFI nell'ambito del proprio programma di riqualificazione delle stazioni ferroviarie e di velocizzazione della linea adriatica, è stata concordata la realizzazione di arredi e percorsi coordinati e omogenei in tutta l'area che parte dal Sottopasso Ceccarini e raggiunge la zona antistante il fabbricato viaggiatori, la rotatoria di p.le Cadorna passando per il capolinea del TRC e le banchine dei binari ferroviari.

Sono stati inoltre presi contatti con la Società Trenitalia per la sistemazione e riqualificazione del muro di cinta a confine con l'Officina Grandi Riparazioni nella zona di via Tripoli a Rimini fra la fermata n.2 "Parco AUSA" e la fermata n.3 "Pascoli".

Tali interventi, di competenza e responsabilità della Società del Gruppo FS, devono necessariamente tenere conto delle necessità e delle esigenze in termini di sicurezza dello stabilimento industriale e coordinarsi con la programmazione di tale soggetto.

Dal punto di vista della gestione contrattuale si è proceduto alla redazione della variante n.3, approvata con atto n.58/2016 del 13.12.2016, 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 rese opportune per circostanze tecniche sopravvenute nel corso dei lavori e, in particolare, per soddisfare specifiche richieste di adeguamento da parte delle Amministrazioni.

La variante ha comportato complessivamente un maggior costo pari a € 879.279,67 per maggiori affidamenti di cui € 543.534,73 per il necessario adeguamento delle aree di fermate a seguito della sostituzione del materiale rotabile e nel dettaglio:

- la trasformazione delle 13 fermate di tipo "C" (a marciapiede centrale) in tipo "A" (a marciapiedi contrapposti con larghezza della carreggiata pari a 6,55 m) già oggetto di nulla osta tecnico di fini della sicurezza ex art. 3 del D.P.R. 753/80;
- l'inserimento di marciapiede sul lato mare della fermata di tipo "B" n.4 "Lagomaggio" avente carreggiata a singola via di corsa di larghezza pari a 3,50 m per consentire il corretto sbarco dei passeggeri su ambo i lati.

Inoltre nella variante sono comprese le seguenti attività e lavorazioni aggiuntive riconosciute all'Appaltatore:

- l'inserimento di oneri aggiuntivi in materia di sicurezza per un importo pari a € 120.582,79 di cui € 25.647,18 riconducibili alla situazione creatasi per il fallimento del consorzio APTS;
- la risoluzione dell'imprevisto geologico evidenziatosi durante le lavorazioni delle fondazioni della spalla nord del sottovia Verdi avente importo pari ad € 63.451,71.

Completano inoltre l'importo della variante, ulteriori opere migliorative di dettaglio per un importo pari a € 151.650,44 di seguito sinteticamente descritte:

- la realizzazione della predisposizione per l'illuminazione della via di corsa, la sistemazione di elementi della viabilità urbana contigua e l'inserimento di ulteriori recinzioni;
- la rendicontazione di alcune situazioni di dettaglio come lo spostamento di alcuni sottoservizi non censiti o il ripristino dei confini con proprietà private soggette ad esproprio.

A seguito dell'approvazione di tale variante n.3 l'importo contrattuale complessivo per la realizzazione dell'infrastruttura risulta essere pari a € 41.350.062,39 di cui:

- € 39.096.182,97 riconosciuti per opere comprese nell'ambito del quadro economico;

- € 2.253.879,42 oggetto di addendum contrattuali stipulati nel novembre 2014 (per accordo transattivo ex art. 239 del Codice, di importo pari a € 635.000) e nel giugno 2016 (per gli esiti dei lavori della commissione di accordo bonario ex art. 240 del Codice, d'importo pari a € 1.618.879,42) ad indennizzo per andamento anomalo del contratto, per circostanze non addebitabili all'Appaltatore di cui si dirà ampiamente nel seguito, in separata parte della presente relazione (paragrafo A.2).

L'importo, rientrante nel quadro economico (€ 39.096.182,97), risulta poi così suddiviso:

- € 32.435.807,12 per opere riguardanti la realizzazione dell'infrastruttura;

- € 903.976,98 per riconoscimento di anomalo avvio delle attività (già previsto in contratto) causati dal ritardo nella messa a disposizione del finanziamento ministeriale rispetto ai termini previsti in delibera CIPE;

- € 5.786.398,90 per inserimento nel contratto, di lavori previsti nel progetto definitivo approvato dal CIPE, quali opere complementari ai sensi dell'art. 57 del Codice.

Di detti importi e del riepilogo delle diverse successive evoluzioni del contratto in itinere si rimandano i dettagli nell'apposito allegato 1.

CONTRATTI ed IMPORTI

n°	data	ATTO	imp. contratto		nuovo importo	lavori comp.	adeguamenti	indennizzi	TOT. IMPRESA	NOTE
			A	B						
1	25-giu-08	CONTRATTO APPALTO	€ 30.800.781,60							Stipulato con CO.GE.L. SpA in ATI con Balfour Beatty SpA e Technosonda srl
1bis	6-feb-09	Convenzione per l'esecuzione del contratto e differimento dei termini di cui all'art.16	///							Differimento dei termini
2	11-nov-09	1° Addendum al contratto d'appalto	///							Sostituzione di CO.GE.L. con ITALIANA COSTRUZIONI che diventa Mandataria dell'ATI con mandanti Balfour Beatty SpA e Technosonda
3	29-lug-10	2° Addendum al contratto d'appalto	///							Si convergono diverse clausole relative (principalmente) alla tempistica, stante l'indisponibilità del finanziamento statale
4	30-giu-11	3° Addendum al contratto d'appalto	///							Si fissa al 31/03/2012 il termine massimo entro il quale procedere alla consegna dei lavori e si proroga il termine per l'approvazione del progetto esecutivo al 31/10/2011
5	4-lug-12	Variante ai sensi art.169 DLgs 163/06 ed affidamento lavori complementari	€ 901.201,68	€ 31.701.983,28						(parte I) Si approva il progetto esecutivo comprensivo delle variazioni migliorative operate ai sensi dell'art. 169 del D. lgs 163/2006 comportanti un maggior onere (parte II) Si approva l'affidamento di una parte dei lavori di risoluzione delle interferenze e di spostamento dei sottoservizi progettati da HERA S.p.A e come tali affidabili in via diretta ai sensi: ai sensi dell'art. 57 comma 5 lett. a) del D. Lgs 163/2006.
6	18-giu-13	4° Addendum al contratto d'appalto				€ 2.718.319,11	€ 903.976,95		€ 34.420.302,39	Indennizzo predeterminato per ritardi nella fase di appalto per cause esclusivamente conseguenti a ritardi nella messa in disponibilità del finanziamento statale, da liquidare in proporzione agli stati di avanzamento lavori eseguiti.
7	10-nov-14	(Prot.6708) Atto di affidamento di lavori complementari (art.57 c.5 letta DLgs 163/06) e adozione di varianti in corso d'opera (art.132 DLgs 163/06)	€ 635.000,00	€ 31.066.983,28		€ 2.770.115,73			€ 36.324.279,34	All. A - Procura speciale All. B - Relazione del RUP (con 6 allegati fra cui la Relazione del DL prot.6518) All. C - Quadro replicativo variante n.1 PARTIE I - All. 1 Elenco elaborati delle opere complementari PARTIE II - All.2 Atto sollecitazioni con verbale concordam. NP - All.3 Elenco elaborati variante n.1
8	10-nov-14	(Prot.6709) Atto di transazione (art.239 DLgs 163/06 ed art. 1965 c.c.) ed approvazione accordo transattivo	€ 489.544,18	€ 31.556.527,45					€ 37.459.395,07	All. A - Procura speciale All. B - Cronoprogramma All. C - Cronoprogramma del RUP (prot.6531) che allega: - Relazione del DL (prot.6518) - Parere dell'Avv. Bernardini - Cronoprogramma
9	29-gen-16	(Prot.519) Atto di affidamento di lavori complementari (art.57 c.5 letta DLgs 163/06) e adozione di varianti in corso d'opera N.2 (art.132 DLgs 163/06)				€ 287.964,05		€ 635.000,00	€ 38.084.395,07	Risoluzione delle riserve a tutto il 17/ SAL con riconoscimento in q.p. di indennizzi sulle riserve 1.1, 16a, 16b, 19, 22 e 23. Indennità da addebitarsi al Comune di Riccione per anomalie e ritardo da parte appaltatore: € 1.425.953,60 Indennità da addebitarsi ad AP75 dovuto al fallimento: € 106.783,40 A carico della S.A. per maggiori lavori da riconoscere all'appaltatore: € 84.142,2
10	29-giu-16	(Prot.3971) Accordo bonario avente natura transattiva ai sensi dell'art.240 (c.11 e 18) DLgs 163/06 relativo al contratto d'appalto per la progettazione esecutiva dei lavori di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero (TRC) Rimini Fiera/Cattolica - 1° stralcio funzionale Rimini Is/	€ 489.544,18	€ 31.556.527,45					€ 38.881.903,31	
11	13-dic-16	Atto di adozione di varianti in corso d'opera N.3 (art.132 DLgs 163/06)	€ 879.279,67	€ 32.435.807,12		€ 84.142,22	€ 1.534.737,20		€ 40.470.782,73	
12		SOMMANO	€ 32.435.807,12	€ 32.435.807,12	€ 5.756.396,30	€ 988.119,17	€ 2.169.737,20		€ 41.350.062,40	

tot. B+C= € 38.192.206,02
 tot. B+C+D= € 39.180.325,19
 tot. B+C+D+E= € 41.350.062,39

Allegato 1 – Dettaglio degli importi relativo al contratto di realizzazione dell'infrastruttura

Per effetto di tale variante in corso d'opera si è inoltre proceduto all'approvazione di un aggiornamento del cronoprogramma contrattuale in cui è previsto un prolungamento dei tempi di esecuzione pari a 92 giorni per dare finite le lavorazioni, la cui ultimazione veniva pertanto fissata al 31.07.2017.

Successivamente all'approvazione di tale variante si è proceduto alla trasmissione degli elaborati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Regione Emilia – Romagna, al comune di Rimini e di Riccione così come previsto dall'art. 169 del D.Lgs. 163/2006; inoltre è stata eseguita comunicazione all'ANAC, così come prescritto dall'art. 37 della L.114/2014 e dalle successive interpretazioni sul merito.

Dal punto di vista trasportistico, si è resa necessaria la trasmissione della variante relativa alla modifica delle aree di fermata, unitamente al progetto esecutivo dei sistemi di regolazione della circolazione sulle tratte a singola via di corsa e dell'offerta tecnica relativa al veicolo Van Hool Exqui.City18T, alla Direzione Generale del TPL e dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del MIT per l'aggiornamento del nulla osta tecnico all'esercizio ai fini della sicurezza ex art. 3 del D.P.R. 753/80 già rilasciato con atto n.4304 del 19.06.2012.

La Commissione di Collaudo si è riunita tre 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 nelle diverse situazioni di difficoltà presentatesi e di cui si dirà specificatamente nel seguito nelle diverse parti della presente relazione (paragrafo A.2, E ed F).

Analogamente sono proseguite le attività di collaudo in corso d'opera di tipo tecnico-specialistico sia per quanto riguarda le strutture in c.a. sia per quelle impiantistico a carattere elettrotecnico per la parte di trazione.

Allo stato attuale le attività di cantiere risultano procedere regolarmente in tutte le aree consegnate all'Impresa in assenza di contenzioso e senza riserve iscritte nel registro di contabilità.

A.2 – L'attività della Commissione di Accordo Bonario

Il regolare andamento delle attività di realizzazione dell'opera nel corso del 2016 appena descritto non può fare dimenticare le conseguenze delle vicende legate alle occupazioni delle aree di cantiere ed alle azioni ostantive intraprese dal comune di Riccione a partire dall'estate del 2014 che hanno costretto la Stazione Appaltante a rivolgersi alle Forze dell'Ordine ed alla Magistratura Amministrativa per potere imporre il rispetto degli obblighi contrattuali assunti in sede di sottoscrizione dell'Accordo di Programma che regola la realizzazione dell'infrastruttura.

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 contenzioso con l'Impresa che ha iscritto nel registro di contabilità al 31.12.2015 n. 23 riserve fino a superare il limite del 10% contrattuale, che, per quanto codificato all'art. 240 del D.Lgs. 163/2006, prevede la necessaria nomina di una commissione ad hoc per esperire il tentativo di accordo bonario a componimento della controversia.

Alla sottoscrizione del XVII^a 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 (pressoché integralmente dovute ad anomalo andamento del cantiere) raggiungevano infatti l'importo di circa 7 milioni di euro e quindi ampiamente 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 dei contratti, la costituzione della Commissione per la definizione di Accordo Bonario.

I Commissari designati dalle Parti, convenivano di comune accordo di nominare quale Presidente della Commissione la Dott.ssa Giuseppa Maneggio, Consigliere della Procura della Corte dei Conti. La Commissione si è successivamente insediata il successivo 15 marzo 2016 ed, ai sensi di legge, il suo responso è avvenuto nei successivi 90 giorni.

L'importo complessivo delle riserve iscritte dall'Impresa nel registro di contabilità e poste all'esame della Commissione risultava essere pari a € 7.045.038,22 che venivano suddivise in due gruppi di domande:

- € 1.301.757,60 (pari al 18,48%) di natura contabile;
- € 5.743.080,62 (pari al 81,52%) di natura risarcitoria;

Già in questa prima suddivisione risultava evidente la minor rilevanza delle riserve di natura tecnico-contabile, fra le quali peraltro la maggior parte (per € 1.181.843,91) era costituita da maggiori costi per la sicurezza legati per lo più all'incremento di quelle voci sensibili alla variabile temporale di impiego oltre alle maggiori necessità in termini di recinzioni a garanzia della sicurezza del cantiere e delle lavorazioni.

Di marginale rilevanza risultavano poi essere le richieste relative al riconoscimento di lavorazioni eseguite o alla quantificazione delle stesse (per un totale di € 120.113,69) come è possibile desumere dall'elenco riassuntivo sottostante delle richieste avanzate dall'Impresa:

- demolizione e smaltimento soletta in c.a presso sottopasso La Spezia	€ 44.827,85;
- danni opere in c.a in via Portovenere	€ 10.143,62;
- demolizione e smaltimento sottoservizi in c.a.	€ 65.142,22;
- aggiornamento PSC e rideterminazione costi per la sicurezza	€ 1.181.843,91;
TOTALE RISERVE CONTABILI	€ 1.301.957,60;

Entrando nel dettaglio delle richieste dell'Appaltatore rientranti nella categoria cosiddetta risarcitoria emerge l'evidente nesso fra l'anomalo andamento del cantiere e le azioni ostantive messe in campo dall'Amministrazione Comunale di Riccione rispetto ad altre situazioni presentatesi nel corso dei lavori come è possibile evincere nel successivo elenco:

- mancato accantieramento oltre il termine stabilito nell'accordo ex art. 239	€ 3.110.608,22;
- ritardo per spostamento sottoservizi Enti Gestori in comune di Riccione	€ 62.291,17;
- sospensione parziale dei lavori nelle aree di fermata e prolungato stoccaggio	€ 90.352,21;
- anomalo andamento del contratto a tutto il 2015	€ 2.341.856,68;
- danni legati alla modifica dell'orario di lavoro imposto dal comune	€ 137.962,34;
TOTALE RISERVE RISARCITORIE	€ 5.743.080,62;

Al termine dei lavori in data 09 giugno 2016, all'unanimità la Commissione formulava proposta motivata di concordamento bonario del contenzioso incardinato a tutto il XVII[^] SAL per un importo complessivo pari ad € 1.618.879,42 (sensibilmente ridotto rispetto alla richiesta dell'Impresa di € 7.045.038,22) che viene esplicitato nelle categorie contabili e risarcitorie dei due seguenti elenchi:

- demolizione e smaltimento soletta in c.a presso sottopasso La Spezia	€ 19.000,00;
- danni opere in c.a in via Portovenere	€ 0,00;
- demolizione e smaltimento sottoservizi in c.a.	€ 65.142,22;
- aggiornamento PSC e rideterminazione costi per la sicurezza	€ 412.910,00;
TOTALE RISERVE CONTABILI	€ 497.052,22;

(a fronte di richieste dell'Impresa di € 1.301.957,60).

- mancato accantieramento oltre il termine stabilito nell'accordo ex art. 239	€1.028.336,80;
- ritardo per spostamento sottoservizi Enti Gestori in comune di Riccione	€ 0,00;
- sospensione parziale dei lavori nelle aree di fermata	€ 60.490,40;
- sospensione parziale dei lavori nelle aree di fermata e prolungato stoccaggio	€ 33.000,00;
- anomalo andamento del contratto a tutto il 2015	€ 0,00;
- danni legati alla modifica dell'orario di lavoro imposto dal comune di Riccione	€ 0,00;
TOTALE RISERVE RISARCITORIE	€ 1.121.827,20;

(a fronte di richieste dell'Appaltatore di € 5.743.080,62).

Inoltre la Commissione respingeva l'ulteriore richiesta avanzata dall'Impresa relativa alla rivalutazione monetaria ed agli interessi, in quanto, nell'ambito della natura transattiva della procedura ex art. 240 del D.Lgs. 163/06, tali eventuali maggiori oneri dovevano ritenersi ricompresi nel riconoscimento sopra determinato.

Come si può desumere dagli atti della Commissione e dall'analisi della cronologia dei fatti avvenuti, la Commissione ha espressamente ritenuto che *“la maggiore responsabilità dell'anomalo andamento dei lavori debba essere attribuito all'atteggiamento palesemente ostantivo del comune di*

Riccione che con reiterate azioni ha comportato il ritardo nel regolare prosieguo dei lavori sulla base del cronoprogramma originario.”.

Inoltre la Commissione ha sottolineato *“la singolarità del fatto che il comune di Riccione in qualità di sottoscrittore dell'Accordo di Programma per la realizzazione dell'opera, e socio di Agenzia Mobilità, ha promosso la realizzazione dell'infrastruttura, ma in qualità di Ente Locale, ha poi tentato di impedirne l'esecuzione. A tale riguardo il Presidente della Commissione si riserva, alla conclusione della procedura di Accordo Bonario, **di segnalare quanto emerso nel corso della procedura medesima alla competente Procura territoriale della Corte dei Conti, per le valutazioni del caso.**”*

Oltre a questa prevalente ragione di ritardo, ulteriore causa di anomalo andamento dei lavori riconosciuto dalla Commissione, è costituita dal fallimento della ditta APTS fornitrice del materiale rotabile che doveva essere utilizzato sul TRC.

Secondo la Commissione tale evenienza *“da un lato contribuisce ad aggravare il danno subito dall'Impresa mentre dall'altro legittima la Stazione Appaltante ad intraprendere ogni opportuna azione nei confronti della procedura fallimentare al fine di ottenere il correlato risarcimento”*.

Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 13.06.2016, veniva riconfermata la decisione già assunta in data 11.01.2016 che *“**ove le conclusioni della Commissione siano assunte all'unanimità avranno valore decisivo e costituiranno atto transattivo come per legge**”* e rilevata la fondatezza delle pretese risarcitorie originarie dell'Impresa nella quantificazione determinata dalla Commissione di Accordo Bonario e l'opportunità di risolvere anzitempo la questione sulla base della risultanza della proposta motivata di concordamento bonario del contenzioso, (evitando un contenzioso giudiziale che avrebbe potuto vederla soccombere e provocare ulteriori costi), riportando altresì l'ultimazione dei lavori entro tempi certi, autorizzava la sottoscrizione di accordo bonario avente natura transattiva ai sensi dell'art. 240 comma 11 e 18 del D.Lgs. 163/06.

La sottoscrizione di tale accordo avveniva il successivo 29 giugno 2016 con atto acquisito al protocollo al numero 3971.

All'Appaltatore sono state quindi corrisposte le somme definite dalla Commissione nella proposta motivata di concordamento bonario.

Le informazioni inerenti alla ripartizione ed alle azioni di rivalsa nei confronti dei soggetti responsabili degli importi costituenti risarcimento di danni si dirà nel successivo punto J.1 “Ripartizione delle determinazioni della Commissione di Accordo Bonario (ex art. 240 del D.Lgs. 163/06)” e K “Sintesi delle ricadute economiche dei danni provocati”.

B. – Risoluzione interferenze e spostamento sottoservizi sulle strade comunali

Le attività relative alla risoluzione delle interferenze ed allo spostamento dei sottoservizi sulle strade comunali adiacenti al TRC sono giunte pressoché a conclusione.

Nel corso dell'anno sono state portate avanti le lavorazioni inerenti ai lotti terminali in comune di Riccione e in particolare quanto necessario per rendere possibile la realizzazione delle opere d'arte di scavalco della via Verdi e del porto di Riccione e di attraversamento della ferrovia nella zona della via Bellini (sponda sinistra del Porto) e di viale Ceccarini.

Residuano alcune attività di completamento nella zona della rotatoria antistante la Stazione Ferroviaria di Riccione e di eliminazione di sistemazioni temporanee attivate per permettere l'esecuzione delle lavorazioni garantendo la continuità nell'erogazione dei servizi in attesa della messa in opera delle reti definitive.

Tali interventi riguarderanno in particolare il nodo del Rio Melo in comune di Riccione e della frazione di Miramare oltre al potenziamento di alcuni attraversamenti della linea ferroviaria sia in comune di Rimini (Pascoli) che di Riccione (zona Marano), che in occasione della realizzazione del TRC hanno trovato l'occasione per l'esecuzione di necessari interventi di adeguamento ed innovazione.

Si ricorda che queste attività, sono regolate nell'ambito della convenzione ex art. 170 del D.Lgs. 163/2006 e coordinate ed eseguite dalla Società HERA in relazione alla realizzazione dell'infrastruttura ospitante le diverse reti di sottoservizi, mentre la successiva messa in funzione

delle reti delle telecomunicazioni e dell'energia viene eseguita direttamente dagli Enti Gestori/Proprietari.

In alcune situazioni, le lavorazioni sono state svolte 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.

C. – Risoluzione interferenze e adeguamento degli impianti in ambito ferroviario

Nel corso del 2016, sono state portate a termine le attività di posa in opera degli elementi di ritenuta e di recinzione in "orsogrill" fra l'infrastruttura ferroviaria ed il TRC completando l'attività di separazione fisica e di protezione delle due reti di trasporto.

Non è stato possibile avviare invece le opere di sistemazione definitiva degli impianti di telecomunicazione, energia e segnalamento di proprietà di RFI posti al confine con il TRC, provvisoriamente alloggiati in corrugati protetti al momento dell'esecuzione dei lavori di adeguamento del BAacc, da realizzarsi con oneri a carico di P.M.R. così come previsto nell'Accordo di Procedura per l'esecuzione del TRC sottoscritto in data 24.06.1999 ed eseguiti direttamente dalla stessa per effetto di quanto concordato nell'ambito del 1^ atto modificativo ed integrativo del marzo 2012.

L'intervento di sistemazione definitiva degli impianti ferroviari prevede la fornitura e la successiva posa in opera al piede del muro di separazione con l'infrastruttura ferroviaria di apposita canalina idonea a ospitare gli impianti RFI di cui è risultato indispensabile lo spostamento per la realizzazione del TRC.

La canalina sarà della tipologia a tre gole al fine di prevedere anche gli opportuni spazi per l'alloggiamento delle linee di telecomunicazione della Società WIND (con oneri a carico di quest'ultima).

Il progetto di tale intervento - del valore complessivo stimato in € 700.000 – è stato redatto da tecnici incaricati da Agenzia Mobilità ed approvato dal Consiglio di Amministrazione di Agenzia Mobilità con atto n.28 nella seduta del 15 luglio 2016.

I tempi per la realizzazione di tali lavori di sistemazione conclusiva non sono stati avviati in quanto condizionati dal parallelo e contestuale intervento di RFI per la velocizzazione dell'intera linea adriatica e che ha interessato nel 2016 la tratta Rimini – Riccione ed il rinnovo della Stazione Ferroviaria di Riccione.

Tali interventi hanno richiesto una costante attività di coordinamento da parte della Direzione Lavori di Agenzia Mobilità, trattandosi di attività eseguite al confine ed interagenti con le opere del TRC che sono stati realizzati condividendone il tracciato quale viabilità di cantiere.

Inoltre gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria nella zona della stazione di Riccione hanno avuto ripercussioni anche sui tempi di realizzazione del cantiere TRC ed in particolare sui lavori relativi alle opere d'arte del sottopasso Bellini e Ceccarini in quanto è stato necessario coordinarli con le interruzioni dell'esercizio ferroviario e con la programmazione dei lavori di spostamento delle interferenze (in particolare il portale di ingresso in stazione) che sono stati oggetto di ripetute modifiche in funzione delle esigenze delle attività di competenza di RFI.

Gli interventi di RFI ancora in corso, richiederanno certamente, una nuova verifica progettuale per l'esecuzione degli interventi di posizionamento e sistemazione al confine degli impianti ferroviari e probabilmente la sottoscrizione di un diverso accordo per la realizzazione di quest'ultimi in considerazione della situazione tecnica in essere e dei diversi tempi di avanzamento delle attività delle due Committenze.

D. – Procedure di acquisizione delle aree

Nel corso del 2016 è proseguita l'attività tecnica degli uffici legata alle procedure espropriative di acquisizione delle aree.

Nello specifico è giunta a termine l'attività della Commissione Provinciale degli Espropri per la rideterminazione dei valori delle indennità presenti all'interno dei decreti emessi dalla Stazione

Appaltante e tali atti sono stati trasmessi alle Proprietà ai fini della loro accettazione entro i termini di legge.

Generalmente tali determinazioni hanno confermato in linea di massima i valori di stima a suo tempo inseriti nei decreti di espropri, solo in alcuni casi la decisione della Commissione Provinciale ha reso necessario l'integrazione dei depositi indennitari presso la Tesoreria dello Stato.

L'entità complessiva di tali depositi è comunque limitata (in totale € 276.987,83) e non altera significativamente il valore inserito entro il quadro economico approvato in delibera CIPE n.93/2006 e poi oggetto di aggiornamento nell'agosto del 2016.

Avverso a tale determinazioni sono stati presentati innanzi alla competente Corte d'Appello di Bologna ricorsi da parte di 18 proprietà private che al termine dell'anno 2016 risultavano in fase di consulenza tecnica di ufficio.

Sono stati sottoscritti numerosi accordi bonari con Proprietà Private nei quali è stato concordato, a seconda dei casi, l'entità complessiva delle indennità espropriativa oppure il solo valore dei soprassuoli per i quali Agenzia Mobilità si è fatta carico direttamente delle sistemazioni al confine e superficiali a fronte della rinuncia del relativo valore indennitario.

Nel comune di Rimini sono proseguite le operazioni di modifica delle proprietà confinanti con le strade comunali, delle quali è stato necessario allargare la sezione al fine di mantenerne le dimensioni richieste dal Codice della Strada e garantire la sicurezza degli accessi attraverso la stipula di appositi accordi trilaterali (proprietà private, comune di Rimini e Agenzia Mobilità) i cui oneri a seconda dai casi sono stati sostenuti dalla scrivente o dal Comune di Rimini in funzione del fatto che ci si trovasse di fronte o meno ad aree soggetto di esproprio.

In comune di Riccione, invece, solo nel mese di Dicembre è pervenuta la soluzione definitiva della sistemazione della viabilità pubblica di viale Portovenere nel tratto fra il viale La Spezia ed il viale Ventimiglia.

Con D.G.C. n.336 del 01.12.2016 l'Amministrazione riccionese ha deciso, in modifica della soluzione progettuale approvata con delibera CIPE, il declassamento della preesistente viabilità comunale ed il mantenimento di sezioni stradali ridotte (fino a 4,60 m) che non rendono più necessaria l'occupazione di aree private e conseguentemente richiederanno l'avvio di una procedura di revoca dei procedimenti espropriativi precedentemente emessi.

Questo permetterà finalmente l'esecuzione dei lavori, lungamente attesi e fonte di disagi alla popolazione residente, di sistemazione della viabilità comunale residua nel tratto terminale della via Portovenere, bloccati per oltre un anno in attesa delle determinazioni dell'Amministrazione Comunale ed inoltre renderà possibile la consegna di opere di viabilità pubblica a corredo già da tempo realizzate, tra cui l'apertura del sottopasso ciclo-pedonale di viale D'Azeglio terminato nella primavera del 2015, ancora ad oggi inutilizzate e non certo per l'inazione della Stazione Appaltante. E' stato inoltre necessario emettere n.1 decreti di occupazione temporanea al fine di potere realizzare l'opera n.23 "Sottopasso carrabile di viale Bellini" e per il completamento di opere accessorie agli interventi per spostamento di sottoservizi.

Contestualmente alla conclusione dei lavori sarà necessaria una puntuale e dettagliata ricognizione dell'intero piano particellare degli espropri al fine di avviare i necessari procedimenti per la revoca di decreti di esproprio le cui aree per ragioni di natura tecnica non sono risultate necessarie alla costruzione dell'infrastruttura e/o la retrocessione di porzioni di aree sovrabbondanti rispetto al progetto in relazione alle necessità dell'opera effettivamente eseguita.

Di tutte queste casistiche, insieme a quelle in cui le aree oggetto di esproprio coincidono con quelle effettivamente utilizzate, dovranno essere oggetto delle necessarie procedure di frazionamento e di trascrizione definitiva presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari e dell'Agenzia del Territorio oltre ad una complessiva ricognizione e verifica contabile delle indennità liquidate in ragione dei decreti di esproprio e di occupazione temporanea emessi.

E. – Attività di fornitura del materiale rotabile

Il percorso tecnico – amministrativo intrapreso dalla Stazione Appaltante su richiesta delle Mandanti per la sostituzione della Mandataria APTS fallita con altro Soggetto Tecnico dotato dei necessari requisiti ai sensi dell'art.37 comma 18 del D.Lgs. 163/2008 è proseguito fin dalle prime settimane del 2016.

Nel mese di gennaio le Mandanti Vossloh Kiepe S.r.l. e Vossloh Kiepe GmbH hanno comunicato ad Agenzia Mobilità la possibilità di sviluppare una partnership con la Van Hool BV ed 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 denominato Exqui.City18T prodotto da tale ditta belga già fornitrice di altro mezzo in uso da Start Romagna S.p.A.

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. con atto n.1 ha deliberato l'accettazione di tale proposta in sostituzione del materiale rotabile Phileas prodotto dalla fallita APTS.

Conseguentemente l'ATI ha subito una trasformazione e risulta così costituita nella sua compagine modificata:

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

Tutto il percorso giuridico amministrativo è stato soggetto ad un importante lavoro di verifica che si è concretizzato nella richiesta di parere pro-veritate sulla correttezza della procedura al Consulente Incaricato, Avv. Leonardo Bernardini e di una successiva valutazione in "seconda lettura" redatta dall'Avv. Augusto Vacca.

Entrambi i pareri hanno confermato la correttezza dell'operato della Stazione Appaltante e sono stati inviati all'Organo Amministrativo prima dell'adozione degli atti approvativi propedeutici alla sottoscrizione dell'atto contrattuale integrativo.

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 successivamente è stata sottoposta per la definitiva approvazione nella seduta del 28.07.2016 ed in data 19.05.2016, con nota prot. 3913, anche la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Analoga informativa è stata inviata nel mese di agosto all'ANAC.

Per inciso si aggiunge un successivo parere dell'ANAC n.1203 del 23.11.2016 relativo alla medesima fattispecie di sostituzione di una Ditta fornitrice di materiale rotabile in analogo procedura nel comune di Verona, ha confermato la correttezza dell'operato seguito da Agenzia Mobilità.

Al termine di tale percorso, espletate le necessarie informative, in data 05.08.2016 è stato sottoscritto atto integrativo al contratto d'appalto per la fornitura dei mezzi su gomma.

Tale revisione del rapporto contrattuale, ponendosi in continuità con il precedente, consente tra l'altro il riconoscimento (quale acconto) delle anticipazioni erogate al Raggruppamento Temporaneo di Imprese per la costruzione del precedente veicolo Phileas.

Viene prevista la fornitura dell'intera flotta di n.9 veicoli filosnodati ed il riassorbimento dell'intero importo versato ad APTS negli stati di avanzamento relativi alla costruzione del primo veicolo Phileas, pro-quota valorizzato per singolo veicolo della fornitura dei mezzi Van Hool.

In considerazione della perdurante assenza dell'atto ministeriale relativo all'erogazione del finanziamento in conto Stato necessario al completamento dell'acquisizione del materiale rotabile ed al raggiungimento del limite di spesa previsto nel quadro economico approvato con Delibera CIPE n.93/2006, che di fatto priva il contratto per la fornitura dei veicoli della necessaria copertura finanziaria, nell'articolato contrattuale è stata prevista opportuna clausola di salvaguardia.

Nello specifico è previsto che l'esecuzione del contratto sia subordinata a clausola sospensiva costituita dalla disponibilità del finanziamento statale non ancora fruibile, ciò nel termine massimo di mesi 12 dalla sottoscrizione del 05 agosto 2016.

I prezzi contrattualmente stabiliti rimarranno invariati fino al 30 settembre 2016; decorso detto termine senza che sia stato disposto l'avvio della fornitura, detti prezzi verranno indicizzati sulla base della variazione ISTAT dei prezzi al consumo (FOI) intervenuta fra il 1 ottobre 2016 ed il momento dell'ordine, detratta una percentuale dell'1% in caso di ordine entro 18 mesi dalla sottoscrizione del contratto. Decorso 24 mesi dalla sottoscrizione del contratto, non inveratasi la clausola sospensiva, il contratto sarà risolto di diritto senza onere alcuno per le Parti.

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).

Dal punto di vista tecnico, l'offerta contrattuale 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 stato approvato all'utilizzo nell'omologo impianto di Bologna al termine dell'attività di apposita commissione di Sicurezza con il rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza ex art. 3 del D.P.R. 753/80.

Gli uffici competenti del Ministero oltre alle raccomandazioni ed alle prescrizioni di natura tecnica, ritengono opportuna, per le future applicazioni di tale Sistema in altre infrastrutture, l'esecuzione dell'analisi dei benefici in rapporto agli oneri di sviluppo progettuale, di installazione e successivamente di gestione tecnica manutentiva necessarie all'installazione ed all'utilizzo della tecnologia oggetto di esame.

Allo stato dunque si conferma opportuna la decisione di procedere alla sola all'installazione del sistema di guida assistita ottica a bordo del rotabile, differendo la fornitura e installazione di quest'ultima solo all'esito positivo di tali analisi di natura tecnica ed economica che verranno eseguite in tempi tali da non ritardare ulteriormente l'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

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 un equipaggiamento completamente elettrico (full-electric) ad emissioni zero ottenendo un risultato ottimale a livello di compatibilità ambientale.

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

L'originario capitolato di gara richiedeva 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 – 14 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 versione 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.

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 dall'Amministrazione Comunale (come si è già detto nel precedente punto A.1).

Da ultimo si pone rilievo all'entità economica del contratto per l'Equicity18T, pari ad € 13.464.000,00, che risulta in riduzione rispetto agli importi originali di contratto della precedente fornitura (valore complessivo della fornitura del veicolo Phileas € 14.432.058,80)..

Per le motivazioni già in precedenza esposte il contratto è stato modulato per stadi successivi, secondo le scelte che si renderanno possibili in relazione anche all'evoluzione tecnologica dei sistemi di guida ed alle analisi suggerite dagli organi tecnici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Dal punto di vista economico la tabella successiva riassume le valutazioni sopra esposte.

IMPORTO CONTRATTUALE	PARZIALE	TOTALE
Fornitura di n.9 veicoli filosnodati a due casse modello Exqui.City18T della Ditta Van Hool	€ 10.215.000,00	
Installazione apparati per la predisposizione all'installazione del sistema di guida assistita	€ 369.000,00	€ 10.584.000,00
Installazione sistema di guida assistita vincolata immateriale di tipo ottico in accosto alle fermate	€ 2.880.000,00	€ 13.464.000,00

F. – Attività di fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio.

La conclusione del percorso che ha portato all'individuazione della nuova tipologia del materiale rotabile ha anche permesso il completamento dell'analisi tecnica preliminare relativa alla conseguente modifica del contratto per la fornitura e posa in opera dei sistemi di ausilio all'esercizio con la Società Project Automation S.p.A.

La ridefinizione del tracciato con la trasformazione delle fermate con banchina centrale in fermate a doppia banchina laterale ha comportato una serie di adattamenti dei sistemi di segnalamento, semaforici ed audio-video che subiranno variazioni sia in termini di posizionamento che in termini di quantità.

La sostituzione del tipo di veicolo, al di là delle attività d'ingegnerizzazione del sistema di bordo, ha un impatto limitato per ciò che riguarda il suo funzionamento e le componenti di trasmissione bordo-terra.

Per quanto attiene l'architettura hardware e software del Posto Centrale di Controllo, dovranno essere previste le necessarie modifiche per il controllo degli apparati di periferia aggiuntivi e le eventuali gestioni di sincronizzazione richieste dal servizio, senza però che questo modifichi sostanzialmente la filosofia del sistema previsto in precedenza.

L'eventuale assenza del sistema di assistenza alla marcia 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.

Va rilevato che l'assenza della guida assistita, in aggiunta al fatto che le banchine di fermata sono disposte ai lati della carreggiata e non centralmente, richiederà una maggiore cura nel

posizionamento dei loop e nei sensori di rilevamento posti lungo le corsie di marcia per far fronte a possibili traiettorie poco precise perché meno vincolate dalla presenza della piattaforma centrale. Altra conseguenza dello sdoppiamento delle banchine è l'allungamento dei passaggi pedonali che se prima interessavano solo una semicarreggiata, ora si estendono lungo l'intera sezione di fermata richiedendo l'adeguamento impiantistico e civile soprattutto per quanto riguarda l'aggiunta di dispositivi integrati al sistema di regolamentazione della circolazione che governano la semaforizzazione di tali attraversamenti.

La definizione di tali elementi qualitativi e quantitativi hanno permesso in data 08.07.2016 la stipula di apposito addendum contrattuale in cui è previsto un incremento economico comprensivo degli oneri relativi alla sicurezza pari a € 497.115,00 (il che porta il valore totale dell'affidamento a € 5.492.275,00) ed una maggiorazione dei tempi contrattuali passati da 450 a 520 giorni naturali e consecutivi per dare finite le attività.

Tale addendum contrattuale ha rivestito anche carattere transattivo in quanto ha riconosciuto le attività svolte dall'Appaltatore fino a tutto il Novembre 2014 (data del fallimento della APTS) e nello specifico:

1. la progettazione esecutiva consegnata in data 02.12.2013 basata sull'originario progetto strutturato sulle caratteristiche del veicolo denominato "Phileas";
2. l'affiancamento alla Direzione Lavori di Agenzia Mobilità per la redazione dei piani di posa e delle indicazioni costruttive necessarie alle opere civili di predisposizione;
3. l'installazione degli apparati di bordo sul primo veicolo Phileas presso lo stabilimento APTS di Helmond (NL) e le attività di sviluppo connesse.

In ragione di tali attività completate, dal punto di vista economico sono state pertanto riconosciute a Project Automation S.p.A: le seguenti somme per le attività svolte fino al Novembre 2014:

- € 149.854,80 per le attività di cui al punto 1, di cui € 74.927,40 già liquidate alla consegna delle attività progettuali avvenuta nel dicembre 2014;
- € 99.479,00 per le attività di cui ai punti 2. e 3.

Successivamente alla stipula dell'addendum contrattuale, in data 29.08.2016 sono state consegnate alla Società Project Automation, le attività progettuali completate dalla stessa il successivo 02.12.2016 entro i 100 giorni naturali e consecutivi previsti contrattualmente.

Il progetto ha previsto l'intero rifacimento degli apparati di fermata, con l'inserimento ed il posizionamento di un adeguato numero di spire di massa per l'identificazione dei veicoli onde minimizzare la minore garanzia della segregazione fisica delle traiettorie garantita dalle banchine laterali rispetto a quella precedente con banchine centrali.

Inoltre è stato necessario affrontare la problematica dell'allungamento degli attraversamenti pedonali per consentire il transito dei pedoni da una banchina ad un'altra interessando quindi entrambe le carreggiate diversamente dalla situazione precedente.

Sono state quindi aggiunte le lanterne semaforiche necessarie alla gestione di questi flussi e la gestione di questa ulteriore interferenza con i sistemi di segnalamento.

L'introduzione delle doppie banchine laterali ha evidentemente richiesto la ridefinizione nella quantità e nel posizionamento di tutti gli apparati di fermata (pannelli a messaggi variabile, interfoni, colonnine SOS, telecamere, access point Wi-Fi e corpi illuminanti).

Conseguentemente il posto centrale di controllo è stato adeguato sia dal punto di vista hardware che software per la gestione dei nuovi apparati periferici e per l'adeguamento delle viste sinottiche alla nuova conformazione del tracciato.

Infine la sostituzione del materiale rotabile ha richiesto la modifica degli apparati a bordo veicolo in termini di spazi, posizione e dispositivi di cablaggio e fissaggio.

Complessivamente dal punto di vista della progettazione del sistema di trasporto e delle successive procedure che porteranno all'entrata in esercizio dell'infrastruttura, l'individuazione del materiale rotabile ha permesso la definizione dei dettagli tecnici e progettuali per la variante n.3 al progetto delle opere civili e del rifacimento del progetto esecutivo delle opere impiantistiche con la stipula dei relativi addendum contrattuali.

L'insieme di tali elementi progettuali sono diventate la base per l'attivazione delle procedure per l'ottenimento da parte della Commissione Interministeriale ex L.1042/69 delle 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, ultimo step del lungo percorso tecnico per l'adattamento dell'infrastruttura avviato a seguito del fallimento dell'azienda fornitrice il materiale rotabile (novembre 2014).

G. – Sintesi delle vicende di natura legale / amministrativa

G.1 – Il contenzioso con il comune di Riccione

Le attività ostruzionistiche poste in essere dal comune di Riccione in varie forme attraverso la strumentale presentazione di plurime richieste di varianti progettuali in corso d'opera e/o l'avvio di procedimenti volti a tutelare surrettiziamente la sicurezza, ma che in realtà celavano intenti dilatori ed ostativi, aventi l'unico scopo di arrestare l'avanzamento delle lavorazioni fino all'occupazione fisica dei cantieri, sono stati gli elementi che hanno portato al riconoscimento a favore dell'Impresa di oneri economici per il risarcimento dei danni causati dall'anomalo andamento dei cantieri.

Come descritto al punto A. della presente relazione, i pronunciamenti del Tribunale Amministrativo Regionale e del Consiglio di Stato – tutti favorevoli ad Agenzia Mobilità – costituiscono prova dell'illegittimo comportamento del comune di Riccione e delle sue inadempienze agli obblighi contrattuali assunti con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC.

Le stesse conclusioni delle attività della Commissione di Accordo Bonario, istituita ai sensi dell'art. 240 del D.Lgs. 163/06 – che espressamente si è occupata del merito delle pretese risarcitorie dell'impresa – ed i rilievi espressi dal Suo Presidente, richiamati integralmente al precedente punto A.2, costituiscono ulteriore elemento di individuazione delle responsabilità dell'Amministrazione Comunale di Riccione.

Il Responsabile Unico del Procedimento esaminati ulteriormente tutti gli atti ed i rilievi del Presidente dalla Commissione di Accordo Bonario non ha potuto fare altro che inviare in data 18 luglio segnalazione alla Procura Regionale della Corte dei Conti e successivamente in data 05 agosto informare l'Autorità Nazionale Anti-Corruzione nell'ambito di apposita informativa.

Doverosamente, nella stessa data del 05 agosto sono stati trasmessi al Comune di Riccione, gli atti e le conclusioni della Commissione di Accordo Bonario insieme agli atti transattivi sottoscritti con l'Appaltatore ed alle precedenti richieste di risarcimento danni rimaste senza risposta.

Su questi presupposti, con la stessa nota di trasmissione veniva richiesto all'Amministrazione Comunale di Riccione, il ristoro dei danni provocati sino alla concorrenza complessiva di € 2.060.953,80. Del calcolo dettagliato di detto importo si dirà nei prossimi punti J.1 e K.).

A seguito del diniego formale del comune di Riccione al riconoscimento di tali oneri per risarcimento danni, Agenzia Mobilità in data 05 ottobre, si vedeva costretta a ricorrere al Tribunale Amministrativo Regionale per ottenere il giusto ristoro ai danni causati dalla violazione degli obblighi assunti nell'Accordo di Programma del Luglio 2008 per la realizzazione del TRC per l'importo sopra indicato.

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 nel mese di gennaio e, successivamente, nel mese di agosto ha nuovamente invocato l'attività di alta vigilanza dell'Autorità sulle procedure di realizzazione dell'infrastruttura.

Alle richieste di chiarimenti pervenute dall'ANAC, Agenzia Mobilità ha dato puntuale risposta nello scorso mese di marzo 2016 (prot. 1623) ed ulteriormente si è data integrazione all'informativa nell'ambito di specifiche comunicazioni nel mese di agosto (prot. 4722) ed ottobre (prot. 5789).

A distanza di oltre un anno, ampiamente decorsi i termini istruttori, non vi è stato alcun pronunciamento né ulteriore richiesta da parte dell'Autorità.

Si richiama inoltre l'impegno degli uffici – ed in particolare del Direttore Generale – sul fronte giudiziario a causa della presentazione di esposti presso la Procura della Repubblica che ipotizzavano diverse irregolarità con rilievo penale nella conduzione dei lavori del TRC sulle quali il Responsabile Unico del Procedimento ha documentato puntualmente.

Allo stato risulta che la Procura della Repubblica abbia richiesto l'archiviazione.

A conclusione della presente sezione si segnala che Agenzia Mobilità, a fronte di azioni ostative e diffamatorie, ha puntualmente presentato denunce innanzi all'Autorità Giudiziaria. Alcune di queste denunce sono sfociate in rinvii a giudizio ed i procedimenti penali risultano attualmente in corso mentre in altri casi sono ancora in corso le indagini della Procura risultano.

G.2 – L'insinuazione nel fallimento della APTS BV

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 ha proposto la consegna del veicolo a fronte del completamento del pagamento da parte di Agenzia Mobilità.

Tale proposta è stata rifiutata in quanto inaccettabile per le seguenti motivazioni:

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

Fra l'altro la prosecuzione del rapporto contrattuale con l'ATI di fatto ha reso non più possibile alcuna diversa interlocuzione con il curatore fallimentare.

I rapporti con il Curatore olandese hanno presentato qualche difficoltà stante la diversità dei Paesi interessati e sono stati svolti per il tramite del Legale a suo tempo prescelto dal Consiglio di Amministrazione.

Le conclusioni della Commissione ex art. 240 e la conseguente chiusura dell'accordo transattivo con Italiana Costruzioni, l'approvazione della variante n.3 al progetto dell'infrastruttura contenente la modifica delle aree di attesa e la stipula dell'integrazione contrattuale con il fornitore dei sistemi di ausilio all'esercizio permettono oggi di passare dalla stima delle ricadute in termini economici conseguenti al fallimento dell'APTS già in passato esposta, attendibile ma necessariamente approssimata, ad una loro definizione puntuale sia dal punto di vista della quantificazione economica che della documentazione probatoria dei danni patiti.

Di tale entità economica si dirà nel dettaglio nel successivo punto J.1, J.2, J.3 e K.

Occorre precisare, a tutela della Stazione Appaltante e degli Enti Finanziatori l'intervento, che l'atto integrativo al contratto di appalto stipulato con la compagine opportunamente modificata sostituendo la fallita APTS con la ditta fornitrice del nuovo materiale rotabile, ha garantito il mantenimento degli anticipi fin qui versati come acconto della nuova fornitura (tale circostanza è al momento assicurata fino all'agosto 2018 termine ultimo di vincolo per l'A.T.I. come previsto dai termini della clausola sospensiva doverosamente introdotta (e accettata dal contraente) per l'attuale carenza della copertura finanziaria dovuta al mancato completamento del finanziamento in conto Stato.

H. – I rapporti con l'Amministrazione Centrale

A seguito della riorganizzazione degli uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della modifica delle procedure di verifica contabile ed amministrativa dell'opera dovuta alla soppressione della Struttura Tecnica di Missione (competente per la gestione delle opere del programma delle infrastrutture strategiche a rilevanza nazionale – cosiddetta "Legge Obiettivo") si è avuto un lungo periodo di interregno e di indeterminazione fino alla ri-assegnazione delle competenze in materia alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporti ad Impianti Fissi ed il Trasporto Pubblico Locale ed agli USTIF territorialmente competenti (avvenuta con D.M.194/05 e 232/05).

Ciò ha complicato la conduzione amministrativa ed economico-finanziaria dei lavori in quanto ha sdoppiato le attività di verifica (svolte sia da un Ente centrale che dalla Sua articolazione decentrata a seconda delle competenze diverse) ed ha imposto una riattivazione e raccordo delle procedure in precedenza seguite che si sono dovute riadattare anche a prassi derivanti da fonti normative estranee al quadro giuridico specifico che disciplinava la condotta delle opere strategiche.

Conseguentemente, dal punto di vista del flusso dei contributi statali, solo nel mese di ottobre 2016 si è ottenuto il rimborso della quota di finanziamento statale a tutto il 31.12.2015 per un importo pari ad € 5.355.205 e per quanto riguarda gli aspetti tecnici nelle prime settimane del 2016 si sono

riattivate le procedure di verifica, da parte degli Uffici USTIF territoriali, sulla natura e sull'entità delle opere eseguite; dette verifiche vengono oggi ripetute regolarmente tramite sopralluogo ad ogni sottoscrizione degli Stati di Avanzamento Lavori.

Durante il 2016 sono state quindi portate a termine due richieste a carattere semestrale per ottenere il rimborso della contribuzione statale (€ 5.505.630,85) sull'importo complessivo di tutte le spese rientranti all'interno del quadro economico approvato con Delibera CIPE n.93/2006 che è risultavo assommante a € 9.954.132,79.

In questa parte della esposizione risulta necessario soffermarsi sulla criticità che i tempi di esperimento di tali procedure di rimborso della quota di contribuzione statale provocano sulla gestione finanziaria dell'azienda che si vede costretta ad una prolungata ed ingente esposizione finanziaria per fare fronte alle anticipazioni necessarie per il dovuto pagamento dei fornitori di servizi e lavorazioni.

Tale lasso temporale si è ulteriormente dilatato a seguito dei processi riorganizzativi descritti ad inizio paragrafo ed oramai supera ampiamente i 12 mesi rispetto al momento della necessità finanziaria considerando che il rimborso relativo all'anno 2015 è stato liquidato solo nel mese di ottobre 2016 e che a tutt'oggi, alla data di approvazione del bilancio consuntivo, non si hanno notizie delle somme relative al 2016.

Peraltro nei primi mesi dell'anno 2017, la Direzione Lavori ha emesso altri tre Stati di Avanzamento Lavori (che si ricorda debbono essere saldati entro 60 giorni dall'emissione della fattura) a cui occorre aggiungere evidentemente anche gli ulteriori oneri derivanti da tutte le voci del quadro economico che richiedono continua copertura.

Tale situazione risulterà particolarmente critica al momento dell'acquisizione del materiale rotabile, la cui copertura finanziaria è interamente in conto Stato, in quanto la struttura del contratto e le modalità di pagamento sono concentrate per oltre il 90% nella parte finale della sua esecuzione (e specificatamente nei sei mesi di consegna della flotta – fra il diciottesimo ed il ventiquattresimo mese dall'avvio della fornitura).

Questo determina che in quel momento occorrerà avere a disposizione una ingente liquidità (nell'ordine dei 9 milioni di euro) senza la certezza di potere contare sulla tempestività del rimborso da parte del Ministero che prevedibilmente (stando ai precedenti) potrà tardare in maniera considerevole.

Al di là di ulteriori considerazioni sulla capacità economica e la natura societaria di questa Stazione Appaltante di cui si dirà nell'ultimo punto della presente relazione e sulle difficoltà che questo causa in relazione al suo ruolo di Soggetto Attuatore di opere pubbliche, appare evidente la necessità che la Stazione Appaltante si doti di idonei strumenti finanziari in affiancamento al mutuo ipotecario per la copertura della propria quota di cofinanziamento recentemente stipulato, in grado di garantire, a fronte del pagamento di quote di interessi, l'anticipazione delle somme necessarie per fare fronte agli obblighi previsti contrattualmente.

Tutto ciò si inquadra negli inevitabili ritardi che il sistema di trasporto sta subendo (e che subirà) per effetto della mancata emanazione da parte degli Uffici Ministeriali degli atti di completamento del finanziamento statale previsto in Delibera CIPE n.93/2006 per l'acquisizione del materiale rotabile (il cui contratto risulta ancora soggetto alla clausola sospensiva).

Tale situazione anomala trova la sua origine nella delibera CIPE n.93/2006 di approvazione del progetto definitivo e del quadro economico dell'opera.

In tale delibera viene approvato il progetto (comprensivo del materiale rotabile) e il limite di spesa del quadro economico approvato (92,053 mln. di euro) ma per quanto riguarda il finanziamento statale vengono introdotte alcune "peculiarità" che indurranno il Soggetto Attuatore ad assumere necessariamente modalità operative che renderanno molto più difficoltoso ed articolato il procedimento.

Nell'ambito di tale delibera dell'importo complessivo di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pari ad € 53.311.279,38 solo € 42.856.861,00 sono state attribuite all'investimento dalla Delibera CIPE, subordinandone comunque l'effettiva disponibilità di cassa, ad un successivo decreto interministeriale MIT-MEF, che vedrà poi la luce a marzo 2011 e solo dopo la presentazione da parte di Agenzia Mobilità di una diffida ad adempiere ai Ministeri Competenti.

La parte differenziale del finanziamento, pari a € 10.454.418,38, che vale a completare l'acquisto del materiale rotabile, non veniva resa immediatamente disponibile in sede di seduta CIPE ma rimandata la sua erogazione ad un momento successivo.

L'anomalia della delibera CIPE n.93/06 non si limitava soltanto ad una approvazione di un quadro economico dell'opera senza garantire la contestuale integrale copertura delle risorse ma si estendeva a prescrizioni che richiedevano comunque alla stazione appaltante (pena la decadenza del finanziamento) di completare nel termine di 3 mesi dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (avvenuta poi nel Novembre del 2006), la consegna delle attività e dei lavori comprensiva della disponibilità di tutte le aree comprese quelle soggette ad esproprio ed a concessione demaniale.

La scadenza di tale "prescrizione" veniva poi dilazionata con Delibera n.59 del Dicembre 2006 al 31.12.2007 e con successiva Delibera n.137 del Dicembre 2007 al 31.03.2008.

Il contenuto della Delibera CIPE spiega pertanto la scelta obbligata della Committenza di procedere al frazionamento del progetto di realizzazione dell'opera in più procedimenti e rapporti contrattuali al fine di potere adempiere e fare fronte a quanto imposto in sede Ministeriale.

Agenzia Mobilità nel corso di questi anni ha più volte attivato la procedura di richiesta di completamento del finanziamento relativo alla delibera CIPE n.93/2006 e specificatamente nell'aprile 2011 (al momento delle registrazione del Decreto MIT – MEF n.1005 di erogazione del contributo statale sulla parte infrastrutturale), nel febbraio 2013 e nell'aprile 2014.

Analogo sollecito è stato presentato anche dalla Regione Emilia – Romagna con note ufficiali del febbraio e marzo 2013 e del gennaio 2014.

Nel corso del 2016, su richiesta del MIT, Agenzia Mobilità, con nota prot. 3160 del 18 maggio 2016 ha inviato una "relazione di sintesi aggiornata sull'opera TRC e stato di avanzamento" ai fini del completamento dell'istruttoria tecnica da inviare al CIPE e successivamente il 19 maggio 2016 nota informativa sulla procedura di acquisizione del materiale rotabile.

Conseguentemente a tali comunicazioni, il Direttore Generale del Trasporto Pubblico Locale e dei Sistemi ad Impianti Fissi, in data 26.05.2016 ha inviato rassicurazioni ufficiali all'Assessore Regionale ai Trasporti di completamento dell'istruttoria per l'assegnazione del completamento del finanziamento e di trasmissione della stessa al Gabinetto del Ministro per la trasmissione al CIPE. Comunicazione di cui era stato dato anche positivo riscontro sulla stampa locale.

In data 22.08.2016 con nota prot. 4926 è stato inviato ulteriore sollecito da parte del Presidente di Agenzia Mobilità segnalando il concreto rischio di vedere finita ed inutilizzata l'infrastruttura civile a fronte del ritardo nella erogazione della parte residua del finanziamento.

A seguito di ulteriore richiesta di chiarimenti da parte del DIPE (25.10.2016 prot. 4765), inoltrata ad Agenzia Mobilità solo in data 23.11.2016 quest'ultima ha inviato integrazione alla richiesta di completamento del finanziamento con nota prot. 6705 del 24.11.2016.

Nonostante tutte le procedure e le comunicazioni intercorse sopra descritte, l'erogazione del completamento del finanziamento per l'acquisizione del materiale rotabile non è stato iscritto alle sedute del CIPE tenutesi, dapprima, in data 01.08.2016 e poi il 04.12.2016.

Infine va anche segnalato che la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nello scorso mese di maggio 2016 aveva richiesto l'aggiornamento del quadro economico e del cronoprogramma dell'intervento.

Tale attività avviata nel mese di giugno e completata nel successivo mese di agosto ha permesso la formulazione di un attendibile attuale cronoprogramma dei lavori e un coerente aggiornamento del Quadro Economico (Q.E.) avendo, in quel momento, azzerato tutte le riserve del contratto principale e riformulato le esigenze finanziarie derivanti dalle necessità di adeguamento dell'infrastruttura e dei sistemi di segnalamento conseguenti alla nuova e diversa fornitura del materiale rotabile.

Tale lavoro di aggiornamento ha portato alla verifica al 30 giugno 2016 della mantenuta "capienza" rispetto all'originario Q.E. approvato dal CIPE con delibera n. 93/06 (verifica poi confermata anche nella rendicontazione di fine anno).

Nello specifico si è proceduto ad una revisione ed attualizzazione della distribuzione economica delle diverse voci di spesa all'interno del quadro economico in modo tale da tenere conto delle variazioni resesi necessarie in corso d'opera a seguito anche delle diverse situazioni emerse durante il lungo iter realizzativo dell'intervento.

Nella gestione ed aggiornamento del quadro economico si è proceduto all'imputazione di somme a disposizione dell'Amministrazione ad integrazione delle voci relative alla realizzazione di opere e di acquisizione di forniture che hanno necessitato di miglioramenti progettuali e/o che hanno subito incrementi di mercato nel periodo intercorso tra la predisposizione del progetto preliminare (2003) e le fasi di effettiva esecuzione (dal 2011 in avanti).

I maggiori costi derivanti dalle diverse soluzioni progettuali assunte fino al 2016 e prevedibilmente ulteriormente necessarie fino alla conclusione dell'intervento sono state stimate in modo congruo e puntuale e se ne è tenuto conto nell'elaborazione dell'aggiornamento del quadro economico.

Per quanto attiene alle somme a disposizione è fondato ritenere che gli importi relativi alle indennità espropriative, allo spostamento dei sottoservizi ed alle spese tecniche saranno complessivamente sensibilmente inferiori rispetto alle previsioni iniziali contenute in quadro economico.

Ciò attesta l'attendibilità delle valutazioni fatte a preventivo e la prudenza con la quale la Stazione Appaltante ha affrontato queste delicate tematiche accompagnate dalla necessaria oculata gestione mantenuta costante nelle diverse fasi dei procedimenti.

Questo nonostante le alee sistematicamente connesse con tali tematiche ulteriormente gravate, nel caso in esame, dalle ripetute modifiche normative intervenute in corso d'opera sulle modalità di valutazione delle indennità di esproprio.

Per quanto attiene i danni ed i conseguenti impegni finanziari derivanti dal fallimento della APTS BV e dall'anomalo andamento dei lavori per gli atti ostatici del comune di Riccione (il cui dettaglio verrà esposto in successive parti della presente relazione), Agenzia Mobilità si dovrà rivalere (e si rivarrà come meglio esposto al punto J e K) nei confronti dei soggetti responsabili e pertanto costituiscono voci di spesa che non possono rientrare nel quadro economico finanziato dal CIPE che gode della contribuzione statale.

Al netto dei danni provocati il quadro economico è ancora oggi compreso nel costo dell'intervento programmato e finanziato dal CIPE.

I. – rapporti con la Regione Emilia – Romagna e gli Enti Locali promotori dell'intervento

Come già detto, nella seduta del 28.07.2016, il Comitato di Coordinamento ha approvato le procedure per la sostituzione della Mandataria APTS BV ed ha invitato Agenzia Mobilità alla sottoscrizione del contratto con la ricostituita Associazione Temporanea di Impresa poi avvenuto il successivo 05 agosto.

Nella stessa seduta gli Enti sottoscrittori dell'Accordo di Programma si sono impegnati ad attivarsi ulteriormente affinché il Ministero competente agisca sul CIPE per la messa in disponibilità del residuo finanziamento statale di 10,454 milioni di euro previsto in Delibera n.93/2006 atto a completare l'importo necessario per l'acquisizione del materiale rotabile.

Nell'occasione il Sindaco di Riccione ha eccepito alcune modifiche inserite nella variante n.2 in quanto difformi a quanto previsto nel progetto esecutivo approvato.

Nel dettaglio tecnico veniva posto in evidenza la mancata installazione dell'ascensore per l'accesso alla fermata n.12 (Angeloni) attraverso la sostituzione con una rampa ciclo-pedonale e l'analoga realizzazione di una rampa ciclo-pedonale in uscita dal lato monte del sottopasso Ceccarini che in quanto confliggente con il futuro prolungamento sul lato monte del viale dei Mille sarebbe, (a suo dire), inutile e dovrebbe essere poi modificata.

Il comune di Riccione infatti si è fatto carico di redigere un progetto integrativo del sottopasso attualmente in esecuzione da parte del TRC che prevede il prolungamento dello stesso sotto il viale dei Mille/viale delle Magnolie fino ad approdare sul suo lato monte.

Tali affermazioni risultano false in quanto, dal punto di vista formale, tali varianti non sono assolutamente difformi rispetto ai progetti approvati, e dal punto di vista tecnico sostanziale, presentano caratteristiche manifestamente migliorative in relazione all'accessibilità ciclo-pedonale e delle persone diversamente abili sia alle fermate del TRC che alle opere d'arte di attraversamento della linea ferroviaria. La loro adozione era ed è competenza della stazione appaltante.

Inoltre nel caso del viale Ceccarini bisogna evidenziare al contrario che la rampa realizzata nell'ambito del TRC, oltre ad aumentare la facilità di raggiungimento del capolinea in Stazione, risulta essere l'unica possibilità di accesso a norma per disabili e biciclette posto che il successivo

progetto di prolungamento verso il lato monte del viale dei Mille/viale delle Magnolie (redatto dall'Amministrazione di Riccione) addirittura prevede per la risalita solamente rampe di scale!

La mancata realizzazione di tale rampa, oltre a rendere inaccessibile il sottopasso alle categorie protette al momento in cui Agenzia ne ha concluso i lavori, avrebbe dunque comunque presentato pesanti limitazioni all'utilizzo dello stesso anche dopo la successiva eventuale realizzazione di quanto progettato dal comune di Riccione.

Per inciso la realizzazione del progetto di completamento redatto dal comune di Riccione – di cui si è detto – è ancora oggi a livello di progetto preliminare ed ha in corso sostanziali modifiche per la rilevata impossibilità di realizzare alcune opere strutturali dallo stesso previste.

Tale atteggiamento da parte dell'Amministrazione di Riccione, inerenti a questioni relative allo sviluppo tecnico dei dettagli realizzativi dell'opera, pur legittimo nella forma, porta nella sostanza a rendere più complicato il compito della Stazione Appaltante e pare più motivato dalla contrarietà all'opera e dalla volontà di renderla più impattante e meno funzionale, in coerenza con tutte le azioni e gli atti ostativi posti in essere fin dall'estate del 2014 e anche pubblicamente dichiarati.

Diversamente diventa difficile spiegare decisioni assunte dall'Amministrazione riccionese a fronte di proposte di modifiche progettuali ad evidente carattere migliorativo avanzate da Agenzia Mobilità, quali lo spostamento della fermata Verdi in posizione leggermente più a nord (circa 40 metri) che ne avrebbe diminuito il dislivello e reso non necessari due decreti di esproprio e la sostituzione degli ascensori con idonee rampe di accesso ciclo-pedonali alle fermate n.14 (Verdi), n.15 (Puccini) e n.16 (Porto) che hanno ottenuto il parere contrario dell'Amministrazione Comunale di Riccione e che ne hanno impedito l'attuazione.

Ciò non per motivazioni di natura tecnico-procedimentali, in quanto trattandosi di varianti inessenziali ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/06, la loro approvazione sarebbe esclusiva competenza del Soggetto Attuatore (e cioè di Agenzia Mobilità) ma in quanto per la loro realizzazione, risultando necessaria, la disponibilità di aree comunali diverse rispetto a quelle concesse con gli atti conseguenti alla deliberazione CIPE n.93/06, la contrarietà dell'Amministrazione di fatto le rende inattuabili a prescindere dalla possibilità, dall'opportunità e dall'esiguità di tale modifica (nell'ordine di pochi metri quadrati di superficie).

Non si può poi non fare un richiamo specifico alla vicenda legata alla costruzione del sottopasso sulla sinistra del Rio Melo che Agenzia aveva introdotto a modifica del progetto originario su richiesta del comune di Riccione nel 2004.

Nel 2016 la nuova Amministrazione riccionese – in dichiarazioni rese (anche alla stampa) – dichiara viceversa che tale sottopasso possa essere, al più, funzionale per il solo traffico ciclo-pedonale.

In aderenza a tale indirizzo Agenzia ha dunque espressamente richiesto al comune di Riccione (da ultimo in data 27.04.2016) se confermava tale orientamento, rendendosi disponibile alla modifica progettuale (ancora compatibile senza provocare ritardi nell'esecuzione delle opere) sottolineando che tale variante avrebbe comportato una sensibile riduzione dei costi (e dei tempi) esecutivi le cui economie avrebbero potuto, contestualmente, essere utilizzate per altre opere di "mitigazione" richieste dal comune.

L'opera, infatti, si presentava particolarmente impattante anche perché comportava lo spostamento di un sovrastante portale ferroviario che ulteriormente avrebbe condizionato i tempi di realizzazione subordinandoli a quelli di RFI.

A fronte di questa opportunità il comune di Riccione ha però risposto negativamente ed ha invece confermato la necessità dell'opera con uso carrabile secondo quanto previsto nel progetto approvato ripetutamente sollecitando la sua realizzazione nonostante tale infrastruttura non sia stata recepita negli strumenti di pianificazione urbanistica successivi all'approvazione del progetto fatta con Delibera CIPE n.93/2006.

Questa Stazione Appaltante ha dunque proceduto come da progetto, a suo tempo approvato dal Comune di Riccione, ed ora tale opera d'arte è prossima alla conclusione ed entro il 2017 il manufatto verrà consegnato all'Amministrazione Comunale per la sua successiva apertura con uso carrabile.

Va detto a questo punto che la Regione Emilia – Romagna ha messo recentemente a disposizione dei comuni di Rimini e di Riccione delle risorse di competenza regionale – presenti nelle schede di investimento degli Accordi di Programmi per la Mobilità Sostenibile ed i servizi minimi auto-filoviari

relative alle due tratte di estremità del TRC – per la realizzazione di opere complementari e di mitigazione urbanistica sulla 1^ tratta a condizione che gli Enti Locali beneficiari (ognuno per la propria parte) procedano al co-finanziamento per il 50% dell'intervento.

Le due amministrazioni hanno perciò proceduto a sviluppare i progetti esecutivi di rispettiva competenza.

Nel dettaglio l'Amministrazione Comunale di Rimini ha approvato la versione esecutiva di un primo progetto per un importo, complessivo, pari a € 1.337.333,00 per opere relative alla Autostazione TPL/capolinea e fermate TRF e di un secondo progetto pari ad € 942.269,00 per opere complementari e di mitigazione mentre il comune di Riccione ha in corso di completamento il progetto esecutivo di prolungamento del sottopasso ciclo-pedonale di viale Ceccarini fino al lato monte del viale dei Mille e del viale delle Magnolie a completamento e prosecuzione del sottopassaggio previsto nel progetto TRC., di cui si è già parlato precedentemente, per un importo pari ad € 945.800,00.

Sia il Comune di Rimini, attraverso la proposta di stipula di apposito atto convenzionale, che il Comune di Riccione (con nota prot. 58982 del 12.12.2016) hanno ritenuto per ragioni di unitarietà degli interventi e di razionalizzazione dei tempi e dei costi di realizzazione di richiedere ad Agenzia Mobilità di assumere le funzioni di Soggetto Attuatore anche di questi interventi di natura complementare e di mitigazione dell'opera in corso di esecuzione.

Tale eventuale attribuzione di funzioni è stata accettata dalla Regione Emilia – Romagna con comunicazione del 24.11.2016 in considerazione del fatto che il soggetto individuato è partecipato dagli Enti cofinanziatori ed inoltre è anch'esso firmatario degli Accordi per la realizzazione del TRC nel cui ambito sono attribuiti i finanziamenti, a condizione che in ogni caso i Comuni mantengano il loro ruolo di interfaccia unico con la Regione per quanto attiene le attività procedurali e di rendicontazione.

Per quanto attiene le attività della Stazione Appaltante (oggi trasformatasi in Società P.M.R.) appare congruo e razionale, nell'ambito delle attività di completamento dell'opera infrastrutturale e di gestione dei tempi contrattuali e delle procedure relative all'appalto principale, assumere tale ruolo.

Infine in data 12.12.2016 con nota n.58990, l'Amministrazione Comunale di Riccione ha proposto anche ad Agenzia Mobilità una modifica delle modalità esecutive degli interventi di compensazione ambientale previsti nell'approvazione del progetto definitivo con Delibera CIPE n.93/2006.

Si ricorda in questa sede che il progetto definitivo dell'opera prevedeva l'espianto di circa 180 essenze "pinus pinea" posizionate in fregio alla linea Bologna – Ancona in area di rispetto ferroviaria ed il successivo riposizionamento in altre aree del territorio comunale di Riccione nell'ambito di un progetto di mitigazione sottoposto al parere preventivo della competente Soprintendenza ai Beni Architettonici ed Ambientali.

In fase di progettazione esecutiva emerse, su indicazione del settore Ambiente del Comune di Riccione, che l'operazione di cui sopra risultava essere di difficile attuazione e dall'esito incerto, per via dell'età e delle dimensioni di tali essenze e pertanto se ne richiedeva una diversa pianificazione in termini di tipologia, numero e posizionamento;

Per effetto di questa richiesta l'allora Agenzia Mobilità procedeva allo stralcio di tale lavorazione nell'ambito del progetto affidato all'Impresa Esecutrice ed iniziava una interlocuzione con i Settori competenti dell'Amministrazione Comunale al fine di pervenire ad una soluzione progettuale che rispondesse alle prescrizioni progettuali.

Nell'ambito della pianificazione comunale si addiveniva allo sviluppo di una soluzione condivisa che individuava nelle aree lungo il letto del Rio Melo nella zona dell'ex Fornace, l'ambito ideale per la redazione di un progetto di mitigazione alternativo a quello precedentemente previsto successivamente sottoposto ad Autorizzazione da parte della competente Soprintendenza ai Beni Architettonici ed Ambientali ottenuta con nota prot. 2641 del 22.09.2016.

Tale progetto si inserisce nell'ambito di un più ampio piano di riqualificazione che prevede la realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale di Riccione di un museo del Territorio all'interno del contenitore culturale dell'ex Fornace attraverso un progetto finanziato con fondi regionali ed europei e lo spostamento della Biblioteca Comunale; in un'ottica di razionale conduzione e di unitarietà dei vari procedimenti, l'Amministrazione Comunale di Riccione ritiene oggi opportuno condurre direttamente l'esecuzione del parco degli Olivetani (parco del Rio Melo)

ponendo a proprio carico le somme necessarie alla sua realizzazione nell'ambito del proprio programma triennale delle opere pubbliche.

Con identica comunicazione l'Amministrazione riccionese segnalava che la realizzazione dell'opera infrastrutturale TRC aveva profondamente rimaneggiato i viali adiacenti alla linea ferroviaria Bologna – Ancona nel territorio comunale di Riccione e la necessità di intervenire fino al confine con le Proprietà Private e proponeva quindi un accordo di scambio di esecuzione di opere pubbliche di rispettiva competenza.

Su questa, come sulle precedenti richieste delle Amministrazioni Comunali sulle opere complementari oggetto di cofinanziamento regionale pervenute a fine anno, dovranno essere prese le opportune decisioni di merito.

J. – Ricadute economiche danni provocati

J.1 – Ripartizione delle determinazioni della Commissione di Accordo Bonario (ex art. 240 del D.Lgs. 163/06)

Delle determinazioni della Commissione di Accordo Bonario del 09.06.2016 si è già detto nel precedente punto A.2.

Su tale base si procede qui ad individuare la ripartizione delle ricadute economiche sui danni provocati. Nello specifico quanto riconosciuto deve essere così ripartito ed imputato:

Riserva	Causale	Importo	Imputazione
R11	Mancato accantieramento oltre il termine di 90 gg. dal 24.11.2014 per una durata di 260 gg.	€ 1.028.336,80	Comune di Riccione
R15	Ritardo per spostamento sottoservizi Enti Gestori via dei Mille (Riccione)	€ 0,00	----- -----
R16a	Sospensione parziale dei lavori dell'08.01.2015 per una durata di 10 gg.	€ 60.490,40	Fallimento APTS
R16b	Sospensione parziale dei lavori dell'08.01.2015 e prolungato stoccaggio materiali	€ 33.000,00	Fallimento APTS
R18	Anomalo andamento a tutto il SAL 17	€ 0,00	----- -----
R19	Demolizione e smaltimento soletta di fondazione in c.a. sottopasso La Spezia	€ 19.000,00	Contabilità lavori
R20	Danni opere in c.a. via Portovenere – Riccione	€ 0,00	----- -----
R21	Danni legati alla modifica dell'orario di lavoro imposti dal comune di Riccione	€ 0,00	----- -----
R22	Demolizione e spostamento sottoservizi in c.a.	€ 65.142,22	Contabilità lavori
R23	Aggiornamento PSC e rideterminazione dei costi per la sicurezza per una durata di 270 gg.	€ 412.910,00	Comune di Riccione
Totale determinazioni della commissione accordo bonario		€ 1.618.879,42	

e quindi, in sintesi:

- indennità/risarcimento per anomalo andamento addebitabile al comune di Riccione

$$(R11 + \frac{260}{270} * R23) = €(1.028.336,80 + 397.614,00) = €1.425.953,80$$

- indennità/risarcimento per anomalo andamento addebitabile al fallimento APTS

$$(R16a + R16b + \frac{10}{270} * R23) = \text{€}(60.490,40 + 33.000,00 + 15.293,00) = \text{€}108.783,40$$

- maggiori lavori da riconoscersi all'Appaltatore in contabilità lavori

$$(R19 + R22) = \text{€}(19.000,00 + 65.142,22) = \text{€}84.142,22$$

I costi delle lettere a) e b) sono indennizzi/risarcimenti non costituenti valorizzazione dell'investimento e da addebitare ai soggetti responsabili.

I costi della lettera c) sono inquadrabili come spese di investimento riconducibili al quadro economico del progetto approvato dal CIPE (ed in esso ricompresi) e come tali capitalizzabili.

J.2 – Approvazione della variante in corso d'opera n.2 e n.3 dell'appalto principale

Dei contenuti della variante in corso d'opera n.3 si è detto già al precedente punto A.1 della presente relazione.

Dei maggiori oneri legati a situazioni addebitabili a danni provocati si ricavano i valori riassunti nella seguente tabella:

n.	Causale	Importo	Imputazione
1	Costo realizzazione e demolizione opere eseguite (banchine, predisposizioni, muri di contenimento)	€ 30.087,22	danno APTS
2	Costo prestazione tecniche per progettazione opere edili (fermate, pensiline....)	€ 118.918,23	danno APTS
3	Realizzazione nuove banchine di fermata e arredi complementari	€ 569.232,71	maggiori lavori q.e.
	TOTALE VARIANTE n.2 e n.3	€ 718.238,16	

I costi di cui al punto 1) e 2) sono indennizzi/risarcimenti non costituenti valorizzazione dell'investimento e da addebitare ai soggetti responsabili.

I costi della lettera 3) sono inquadrabili come maggiori spese di investimento riconducibili al quadro economico del progetto approvato dal CIPE(ed in esso ricompresi) e come tali capitalizzabili.

J.3 – Sottoscrizione atto integrativo per la fornitura e posa in opera degli impianti ad ausilio dell'esercizio

Del contenuto di tale addendum già si è ampiamente argomentato nel precedente paragrafo F.

Della ripartizione dei maggiori oneri derivanti da tale atto si ricava la seguente imputazione:

n.	Causale	Importo	Imputazione
1	Progettazione esecutiva integrale per sistema di segnalamento	€ 149.854,80	danno APTS
2	Predisposizioni e installazione apparecchiature di bordo primo veicolo Phileas	€ 99.479,00	danno APTS
3	Progettazione ed incremento forniture e lavori per sistema di segnalamento	€ 497.115,00	maggiori lavori q.e.
	TOTALE ADDENDUM CONTRATTO IAE	€ 746.448,80	

I costi di cui al punto 1) e 2) sono indennizzi/risarcimenti non costituenti valorizzazione dell'investimento e da addebitare ai soggetti responsabili.

I costi della lettera 3) sono inquadrabili come maggiori spese di investimento riconducibili al quadro economico del progetto approvato dal CIPE (ed in esso ricompresi) e come tali capitalizzabili.

J.4 – Danni provocati da soggetti terzi durante lo svolgimento delle opere

Completano l'analisi alcune situazioni attribuibili a Soggetti Privati terzi i cui di recupero debbono essere ancora avviati per un importo complessivo pari a € 52.626,90.

Nella successiva tabella vengono dettagliati gli importi relativi:

n.	Causale	Importo	Imputazione
1	Rimozione e smaltimento di vasca in cls abusiva	€ 22.264,48	proprietà via serra 2
2	Rimozione e smaltimento di vasca in cls abusiva	€ 12.832,48	proprietà via serra 2
3	Costi imprevedibili per atti ostatici all'impianto cantiere	€ 17.519,94	proprietà via serra 4
	TOTALE DANNI PROVOCATI DA TERZI	€ 52.626,90	

K. – Sintesi delle previsioni delle ricadute economiche dei danni provocati

I dettagli espressi nelle parti del precedente punto J.. consentono di determinare con precisione le ricadute economiche e finanziarie dei danni provocati e di mettere in campo a seconda dei casi le azioni conseguenti di rivalsa nei confronti dei soggetti responsabili o l'adeguamento delle voci di quadro economico relative ai diversi capitoli di spesa interessati.

Conseguentemente, il prospetto delle maggiori esigenze finanziarie riportato a pag. 93 della relazione di bilancio consuntivo 2015, che all'epoca in molte sue parti era oggetto di stima e quindi affetto da fattori di approssimazione ora può essere determinato con precisione sulla base degli adeguamenti progettuali e degli atti amministrativi che la Stazione Appaltante ha dovuto assumere anche per effetto della conclusione dei procedimenti legati al contenzioso instauratosi.

Tale prospetto va così aggiornato ed esplicitato:

n.	Causale	Importo	Imputazione
1	Rimessa in pristino opere civili e tecnologiche per fallimento APTS		
a	Costo realizzazione e demolizione opere eseguite (banchine, predisposizioni, muri di contenimento)	€ 30.087,22	danno APTS
b	Costo prestazione tecniche per progettazione opere edili (fermate, pensiline....)	€ 118.918,23	danno APTS
c	Progettazione esecutiva integrale per sistema di segnalamento	€ 149.854,80	danno APTS
d	predisposizioni e installazione apparecchiature di bordo primo mezzo	€ 99.479,00	danno APTS
	TOTALE 1	€ 398.339,25	

n.	Causale	Importo	Imputazione
2	Maggiori costi di adeguamento opere alla nuova tipologia di materiale rotabile		
a	Sospensione parziale lavori (da accordo bonario del 09.06.2016)	€ 108.783,40	danno APTS
b	Progettazione ed incremento forniture e lavori per sistema di segnalamento come da addendum sottoscritto	€ 497.115,00	lavori in Q.E.
c	Realizzazione nuove banchine di fermata e arredi complementari approvato nella variante n.3	€ 569.232,71	lavori in Q.E.
	TOTALE 2	€ 1.175.131,11	

n.	Causale	Importo	Imputazione
3	Fallimento APTS		
a	Anticipazione contrattuali al netto della fidejussione escussa di € 99.963,00	€ 1.135.167,00	danno APTS
	TOTALE 3	€ 1.135.167,00	

n.	Causale	Importo	Imputazione
4	Danni per ritardi esecuzione opere causati dal comune di Riccione		
a	Da atto transattivo del 10.11.2014	€ 635.000,00	Riccione
b	Da accordo bonario del 09.06.2016	€ 1.425.953,80	Riccione
	TOTALE 4	€ 2.060.953,80	

A questi importi occorre aggiungere quelli, di minore entità determinati da alcune situazioni verificatesi in alcune proprietà private e specificati al precedente punto J4 per un importo pari ad € **52.626,90** di cui la Stazione Appaltante si riserva di attivare le azioni di recupero.

Emerge da quanto sopra che, pur attivando le doverose azioni di recupero dei danni patiti e patienti in conseguenza dei fatti imprevedibili e imprevisi verificatisi (impedimento e/o ritardo alle lavorazioni nel comune di Riccione e fallimento della ditta produttrice del mezzo prescelto), l'esigenza di risorse finanziarie per il completamento dell'opera, si è incrementata, procedendo alla somma dei capitoli contenuti nelle tabelle soprastanti di **euro 4.822.218,06** salvo il verificarsi di nuove ulteriori evenienze o di fatti oggi non prevedibili ma che ragionevolmente avvicinandosi la conclusione dei lavori non dovrebbero avvenire.

A fronte delle ripercussioni finanziarie dovute agli eventi descritti nei paragrafi precedenti ed in funzione dell'imputazione nelle diverse voci di spesa, la Stazione Appaltante ha messo in campo le azioni necessarie per recuperare e coprire tali maggiori esigenze che è stata chiamata ad onorare

In dettaglio:

- la richiesta di risarcimento danni nei confronti del comune di Riccione e la successiva azione giudiziaria presso il competente Tribunale Amministrativo Regionale per un importo pari a € **2.060.953,80** conseguenti alle azioni ostantive all'esecuzione delle opere a tutto il 2015 che hanno obbligato la Stazione Appaltante alla sottoscrizione con l'Appaltatore di addendum contrattuali a carattere transattivo. di cui necessariamente deve chiedere conto al Soggetto Responsabile;
- l'insinuazione nelle procedure fallimentari della Società APTS presso il Tribunale di Eindhoven (NL) già eseguita nel 2015 ed accettata in via condizionata in quanto affetta da elementi di indeterminazione ma che oggi può essere puntualmente rendicontata per un importo pari ad € **1.642.289,65** di cui € 1.135.167,00 per il versamento dell'anticipazione degli stati avanzamento della fornitura in corso d'opera ed € 507.122,65 quali costi di realizzazione delle banchine già realizzate e della loro riduzione in pristino, materiali stoccati a piè d'opera non più utilizzabili, costi di progettazione civile-impianistica, costi di progettazione del sistema di segnalamento e approntamento primo mezzo. Per quanto riguarda le anticipazioni finanziarie degli stati avanzamento della fornitura (come precedentemente riportato ammontanti ad € 1.135.167,00) si ricorda in ogni caso che la prosecuzione del rapporto contrattuale con l'A.T.I. consente il riconoscimento di tali somme quale acconto già versato e ne garantisce il recupero a condizione però che la clausola sospensiva (dipendente dal completamento del finanziamento statale) venga superata entro l'agosto 2018 con l'attribuzione del finanziamento statale;
- l'inserimento all'interno del quadro economico dei maggiori costi di esecuzione delle opere civili e impiantistiche per la realizzazione delle nuove banchine e il nuovo impianto di trazione e segnalamento per un importo complessivo pari ad € **1.066.347,71** dovuto all'adeguamento della parte superficiale dell'infrastruttura al veicolo Exqui.Clty18T della Ditta Van Hool. Tale azione è stata eseguita dalla Stazione Appaltante su invito delle strutture competenti della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nell'ambito della revisione del quadro economico di realizzazione dell'opera nell'agosto 2016 di cui si è già detto al punto H. verificando già all'epoca che, nonostante tali necessari, incrementi, sussisteva l'attuale capienza delle risorse finanziarie previste in delibera CIPE e disponibili per portare a conclusione l'intervento.

L. – Situazioni rilevanti verificatesi dopo la chiusura del bilancio 2016

L.1 – Avanzamento fisico ed economico dell'appalto principale

Al momento dell'approvazione del bilancio per l'esercizio 2016, con l'emissione del XXIV^SAL da parte della Direzione Lavori, le attività di realizzazione dell'infrastruttura hanno superato il 95% dell'avanzamento fisico ed il 90% dell'avanzamento economico.

Le attività proseguono regolarmente lungo l'intero tracciato che con il collaudo statico delle ultime opere d'arte di scavalco della viabilità cittadina riccionese (sovrappasso sulla via Verdi e ponte sul Rio Melo) risulta ora interamente percorribile.

E' in fase di completamento anche il sottopasso carrabile di via Bellini (sponda sinistra sul Rio Melo), ultima opera d'arte del progetto, la cui spinta del monolite si è conclusa con successo nel mese di Aprile, mentre al momento risultano in corso di realizzazione le rampe di accesso completate le quali, prevedibilmente entro il mese di Luglio, il manufatto stradale potrà essere consegnato all'Amministrazione Comunale per la sua successiva apertura.

Sono in corso le opere superficiali di finitura del tracciato, la realizzazione delle banchine e delle aree di fermata comprensive delle necessarie predisposizioni impiantistiche, gli interventi di natura edile relativi alla rotatoria antistante la Stazione di Riccione ed è iniziata la posa in opera della parte aerea dell'impianto di trazione.

In queste ultime settimane la Direzione Lavori sta mettendo a punto la variante in corso d'opera n.4 (che si può definire finale) per chiudere aspetti di dettaglio per il completamento dell'opera che riguardano la fornitura e posa in opera di elementi di arredo, recinzione e protezione delle fermate, la sistemazione delle pertinenze stradali sul lato monte della viabilità adiacente all'opera in comune di Riccione, la modifica della scala di accesso alla fermata n.16 "Porto", l'installazione dell'illuminazione lungo linea e l'integrazione di alcune situazioni legate alla sistemazione finale della rete dei sottoservizi lungo il tracciato.

Tali interventi comprendono anche le opere richieste dai comuni di Rimini e di Riccione regolate nell'ambito di appositi atti stipulati nei primi mesi dell'anno e di cui si dirà nel seguito.

Gli importi economici di tali interventi integrativi risultano compresi negli importi finanziati nel quadro economico dell'opera così come aggiornato nello scorso mese di agosto nel quale sono state previste le relative somme a copertura mentre per quanto riguarda le specifiche richieste migliorative/integrative delle Amministrazioni Comunali si prevede l'utilizzo delle risorse previste nelle schede di investimento dell'Accordo di Programma cofinanziate dalla Regione Emilia – Romagna di cui si è detto nel precedente punto I.

Per quanto attiene i tempi di ultimazione dei lavori, ad oggi fissato al 31 luglio, per effetto di tali interventi aggiuntivi in corso di preventivazione, slitterà prevedibilmente al termine del 2017.

L.2 – L'appalto degli impianti di ausilio all'esercizio

Per quanto riguarda tale appalto, la Direzione per l'Esecuzione del contratto sta completando le attività di predisposizione inerenti alla posa in opera del sistema di segnalamento e degli impianti di fermata sulla base del progetto esecutivo messo a punto dall'Impresa.

Nei primi mesi dell'anno si sta valutando un piano di fornitura da eseguirsi in modalità frazionata che tenga conto, al momento, della mancata attivazione della fornitura dei veicoli che inevitabilmente condiziona anche i tempi relativi all'appalto con Project Automation.

In ogni caso essendo i tempi complessivi residui di questo appalto (420 giorni – 14 mesi) inferiori a quello di sviluppo della fornitura dei veicoli (22 mesi), non esiste una criticità contrattuale legata ai tempi di completamento.

L.3 – Il 2^ atto modificativo dell'Accordo di Procedura con RFI

Nel mese di aprile è stato stipulato il 2^ atto integrativo e modificativo dell'Accordo di Procedura per la realizzazione del TRC che regola i rapporti fra Stazione Appaltante (oggi P.M.R.) e RFI per la sistemazione finale degli impianti tecnologici di proprietà di quest'ultima che sono stati posizionati in corrugati protetti nell'ambito delle fasi iniziali dell'intervento TRC in attesa di essere riposizionati, al termine dei lavori, all'interno di opportune canalette prefabbricate a tre gole posate ai piedi degli elementi di delimitazione dell'infrastruttura.

I lavori avviati da RFI per la velocizzazione della rete e per il rifacimento della Stazione di Riccione hanno profondamente modificato i luoghi oggetto degli interventi e non hanno permesso l'avvio delle attività lavorative da parte di P.M.R. nei tempi programmati.

Considerato che allo stato attuale le due infrastrutture sono completamente segregate e che quindi i lavori si dovranno svolgere in ambito interamente ferroviario e necessariamente saranno

condizionati dal cronoprogramma delle attività di competenza di RFI e dei regimi di interruzione dell'esercizio ferroviario ad esse connesse, si è concordato nell'ambito di detta convenzione che la realizzazione di tutte le opere di sistemazione al confine degli impianti tecnologici vengano realizzate direttamente dal gruppo FS con oneri a carico di PMR.

In tale atto integrativo e modificativo dell'accordo di procedura vengono definiti i seguenti impegni:

- le attività verranno realizzate a cura di RFI nell'ambito dei propri contratti quadro con oneri tecnici a suo carico;

- gli oneri per la realizzazione delle opere di sistemazione al confine saranno assunti da PMR sulla base del progetto esecutivo revisionato nelle ultime settimane a cura della stessa, onde tenere conto della modifica dello stato dei luoghi per effetto dei lavori di velocizzazione della tratta eseguiti a cura di RFI;

- P.M.R. procederà al coordinamento delle attività con il TRC, alla supervisione e verifica della DL e della contabilità dei lavori e dei collaudi attraverso la nomina di un suo tecnico di fiducia;

- l'importo delle opere scaturito dalla revisione del computo metrico estimativo (pari a € 648.000,00) rientra nell'ambito delle somme previste dal quadro economico di realizzazione dell'opera.

Tali importi risultano comunque inferiori agli oneri complessivi stimati precedentemente all'atto di approvazione del progetto esecutivo nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 15.07.2016 quantificati in 700.000 euro.

L.4 – La convenzione con il comune di Riccione per lo scambio di opere pubbliche di rispettiva competenza

Il progetto di realizzazione dell'opera infrastrutturale TRC ha interessato i viali adiacenti alla linea ferroviaria Bologna – Ancona nel territorio comunale di Riccione che sono stati profondamente rimaneggiati dalle lavorazioni.

Il progetto appaltato prevede a carico dell'opera TRC il ripristino di tali viali dal muro di confine con l'infrastruttura di trasporto fino al cordolo lato monte della carreggiata stradale con esclusione della pertinenza stradale (marciapiede) ove questa non sia interessata dai lavori.

Nel corso degli anni lo stato conservativo di queste pertinenze è andato comunque progressivamente peggiorando e l'Amministrazione Comunale ha richiesto di intervenire al fine di ripristinare normali condizioni di utilizzo da parte della cittadinanza riccionesi.

Considerato che i lavori di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero risultano essere in via di completamento e che a breve verranno avviate le attività di ripristino della viabilità comunale adiacente alla linea ferroviaria Bologna – Ancona interessata dagli interventi è stato stipulato in data 18.04.2017 con gli Uffici preposti dell'Amministrazione Comunale di Riccione un procedimento di compensazione di opere pubbliche di rispettiva competenza che prevede le seguenti clausole:

- il comune di Riccione si impegna alla realizzazione del Parco sul Rio Melo secondo il progetto approvato dalla Soprintendenza con nota 2641 del 22.09.2016 e si assume direttamente l'onere di ottemperare alle prescrizioni contenute all'interno della Delibera CIPE n.93/06 relativamente al completamento delle opere di mitigazione ambientale ivi previste ed originariamente a carico dell'allora Agenzia Mobilità Provincia di Rimini quale Soggetto Realizzatore del Trasporto Rapido Costiero;

- Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini si impegna alla realizzazione dei lavori di rifacimento delle pertinenze stradali sul lato monte dei Viali delle Magnolie, dei Mille, Rimini e V.le Portovenere fino al confine con le proprietà private, quali opere complementari di ripristino ambientale ed urbanistico;

Per quanto riguarda gli importi economici ed i tempi di realizzazione previsti per gli interventi, i computi estimativi delle opere risultano essere i seguenti:

- per quanto riguarda il parco del Rio Melo, l'importo risulta essere pari ad € 359.672,00 e le attività dovranno essere concluse entro il 31.12.2017 e le risorse inserite all'interno del programma poliennale degli investimenti comunale così come autorizzato dall'atto del Commissario Prefettizio Dott.ssa Immacolata Delli Curti n.50 dell'11.04.2017;

- per quanto riguarda le attività di ripristino delle pertinenze stradali originariamente non previste nel contratto affidato ad Italiana Costruzioni S.p.A., l'importo risulta pari ad € 350.508,19, in quanto il ripristino della via Portovenere fra la via La Spezia e la via Ventimiglia era già

compreso nell'appalto. I lavori dovranno essere completati entro 01.07.2017 e la copertura economica rientra all'interno della propria contribuzione nell'ambito dell'opera TRC e risulterà essere quota parte delle somme previste alla voce "opere di sistemazione superficiale e di mitigazione" contenute nel quadro economico dell'intervento approvato con Delibera CIPE n.93/2006 oggetto di aggiornamento nell'Agosto 2016.

L'affidamento delle opere avverrà nell'ambito del contratto principale di realizzazione dell'Infrastruttura TRC sottoscritto con Italiana Costruzioni con apposito addendum ed atto di sottomissione che sarà contenuto nella variante n.4 precedentemente richiamata.

Per quanto attiene invece al prolungamento del sottopasso ciclo-pedonale di viale Ceccarini previsto nell'ambito delle schede di investimento dell'Accordo di Programma oggetto di cofinanziamento regionale, di cui si è detto in precedente, l'Amministrazione Comunale di Riccione aveva proposto con nota del 12 dicembre u.s., la realizzazione a cura di Agenzia Mobilità, quale opera complementare, e ne aveva richiesto l'inserimento all'interno dell'appalto principale.

A seguito del Commissariamento del Comune avvenuto lo scorso mese di Febbraio, si è interrotto l'iter tecnico ed amministrativo.

Infatti il Commissario Prefettizio rilevando che l'iter di approvazione dell'opera non era concluso e risultavano ancora all'esame diverse soluzioni progettuali, considerata la situazione, ha ritenuto di demandare all'Amministrazione che si insedierà in esito alle elezioni previste per il prossimo mese di Giugno le scelte ed il proseguimento delle procedure per l'esecuzione dell'intervento.

Evidentemente questi eventi rendono incompatibili l'iter di realizzazione di questa opera in rapporto ai tempi di completamento del contratto (e delle opere) del TRC.

In questa sede si esprime anche preoccupazione e dubbio per il mantenimento delle risorse regionali di cofinanziamento pari a € 387.342,67 assegnate al comune di Riccione e rientranti all'interno delle schede progettuali relative al TRC nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Mobilità Sostenibile ed i Servizi Minimi Autofiloviari, considerato che tale contributo (in base agli atti oggi vigenti) dovrebbe essere revocato se l'intervento non verrà completato entro il prossimo 31.12.2018.

L.5 – La convenzione con il comune di Rimini per la realizzazione di opere complementari di cui alle schede progettuali relative al TRC nell'ambito dell'Accordo di Programma Regionale

Con delibera di Giunta Comunale di Rimini n. 101 dell'11.04.2017 e con atto n.18 del 28.02.2017 del Consiglio di Amministrazione della Società Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini è stato approvato il protocollo per l'affidamento a quest'ultima delle funzioni di soggetto attuatore delle opere rientranti nell'ambito delle schede progettuali relative ad interventi complementari e di mitigazione del T.R.C. oggetto di finanziamento regionale a favore delle Amministrazioni Comunali.

L'Amministrazione Comunale di Rimini ritiene per ragioni di unitarietà degli interventi e di razionalizzazione dei tempi e dei costi di realizzazione di individuare P.M.R. quale Soggetto Attuatore di questi interventi di natura complementare e di mitigazione dell'opera in corso di esecuzione che assumono anche aspetti di completamento e di valorizzazione della stessa.

Per quanto attiene le attività della Società P.M.R. appare congruo e razionale, nell'ambito delle attività di completamento dell'opera infrastrutturale e di gestione dei tempi contrattuali e delle procedure relative all'appalto principale, inserire tali opere nell'ambito della variante n.4 già richiamate.

Questo avverrà sicuramente per le opere relative alla scheda "TRC – 1^ tratta Rimini FS – Riccione FS. Autostazione TPL/Capolinea e fermate TRC" per un importo complessivo pari ad euro 1.337.333,00 che riguarda gli arredi delle 11 fermate ricadenti nel territorio del comune di Rimini la cui copertura finanziaria è programmata per il 2017 mentre più incerta è la possibilità di inserimento della scheda "TRC – 1^ tratta Rimini FS – Riccione FS Opere complementari e di mitigazione" per un importo pari a € 942.269,00 che prevede interventi di messa in sicurezza dei sottopassi ciclopedonali esistenti previo l'abbattimento delle barriere architettoniche, sistemazione di alcune strade ed aree adiacenti alle tratte ed alle fermate, l'organizzazione della viabilità tramite la posa della segnaletica orizzontale/verticale, opere di mitigazione sui muri di sostegno della tratta in fase di esecuzione e realizzazioni di punti di interscambio in prossimità delle fermate AUSA, Chiabrera e

Cavalieri di Vittorio Veneto ma la cui copertura finanziaria è prevista per il 2018 data in cui il contratto dell'opera infrastrutturale del TRC entrerà nella fase di collaudo tecnico-amministrativo.

L.6 – Il completamento del finanziamento statale

Al momento dell'approvazione del bilancio consuntivo 2016, le attività di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero stanno procedendo in maniera spedita verso la conclusione ad eccezione del Contratto di fornitura del materiale rotabile che allo stato (pur se sottoscritto) risulta non avviato (e sottoposto a clausola sospensiva) in quanto ancora privo di copertura finanziaria per mancanza dell'atto deliberativo di sblocco del completamento del finanziamento statale previsto nell'ambito della Delibera CIPE n.93/2006.

Ciò nonostante le ripetute richieste e solleciti per ottenere tali risorse più volte reiterate anche dalla Regione Emilia – Romagna rimaste tutte inevase e la puntuale e paziente attività degli Uffici della Stazione Appaltante in risposta alle reiterate richieste di chiarimenti (sempre puntualmente forniti) da parte degli Uffici Ministeriali competenti impegnati nell'esperimento dell'istruttoria.

Rispetto a quanto già dettagliatamente descritto al precedente punto H., in data 19.01.2017 venivano richieste nuove integrazioni da parte del DIPE, a cui Agenzia Mobilità rispondeva con note prot. 260 del 20.01.2017 e prot. 281 del 23.01.2017.

Nonostante tutti questi sforzi a seguito della riunione cosiddetta "preCIPE" del 25 gennaio u.s., il completamento del finanziamento del materiale rotabile non è stato iscritto neanche nella seduta del CIPE tenutasi il 02.03.2017, senza che sia mai stata data motivazione alla scrivente.

Tutto ciò avviene mentre l'opera infrastrutturale sta giungendo a conclusione in assenza di contenzioso con le Imprese Esecutrici delle opere, entro i tempi contrattuali e senza nessun procedimento giudiziario pendente che ostacoli la prosecuzione dell'intervento.

Considerati i conclamati ritardi per la conclusione dell'iter ministeriale di completamento del finanziamento e tenendo conto dei tempi contrattuali per la fase esecutiva della fornitura dei mezzi e oramai certo il rischio di aver completato l'infrastruttura ma di non poterla rendere utilizzabile e fruibile.

A quanto risulterebbe, i Ministeri competenti hanno previsto di reperire le risorse finanziarie necessarie per il completamento del finanziamento riminese attraverso il de-finanziamento dell'intervento relativo alla Tramvia su gomma del comune di Latina; questo percorso appare però, a giudizio dei tecnici, di difficile attuazione e sicuramente di tempi e soluzione incerti.

In queste ultime settimane sono in corso presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e Cassa Depositi e Prestiti le procedure per la chiusura del mutuo acceso per il finanziamento dell'intervento TRC a copertura della contribuzione statale prevista in delibera CIPE del valore di € 27.844.861 e di passaggio dello stesso in modalità di erogazione diretta.

Di tale procedimento è stata data comunicazione alla Stazione Appaltante in data 03 aprile con nota prot. 3428.

Questa operazione comporterà il reintroito della quota attualizzata (interessi) dello stesso mutuo in disponibilità del MEF per un importo (al momento solo stimabile) fra i 13 ed i 14 mln di euro di cui P.M.R. in qualità di contraente ha già chiesto ufficialmente la esatta determinazione a Cassa Depositi e Prestiti con nota prot. 2101 del 10 aprile u.s..

Alla luce di questa disponibilità finanziaria è intenzione di P.M.R. richiedere ufficialmente il recupero di tale economia ai fini della sua assegnazione al progetto TRC mediante apposita deliberazione del CIPE consentendo così il completamento del finanziamento del materiale rotabile attraverso un procedimento più celere e non condizionato da de-finanziamenti di altri progetti.

Diversamente senza l'acquisto del materiale rotabile ci troveremmo una infrastruttura terminata ma non utilizzabile dal pubblico, con il presentarsi di una evidente situazione di danno per l'immagine e l'interesse pubblico.

Agenzia Mobilità (oggi Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini) nel mese di Marzo ha notificato un atto di messa in mora e di diffida ad adempiere al MIT ed al MEF, con preavviso di azione giudiziaria nel termine di 60 giorni, al fine di sollecitare il completamento del finanziamento previsto entro il quadro economico di cui alla Delibera CIPE n.93/2006.

A seguito di tale azione l'Assessore Regionale alle Infrastrutture ed ai Trasporti ha scritto ulteriormente (con nota prot. 211317 del 28.03.2017) al Ministro ed al Direttore Generale della Struttura Trasporto Pubblico Locale ed Impianti segnalando la criticità della situazione.

A completamento del presente paragrafo si segnala che sul procedimento ministeriale di completamento del finanziamento sono stati presentati anche emendamenti in sede parlamentare sia durante la discussione nelle commissioni Bilancio di Camera e Senato della legge di stabilità 2017, che del decreto cosiddetto "MilleProroghe 2017" che sono stati respinti in sede di Commissione al Senato in quanto è stato sostenuto che il finanziamento dell'intervento era già previsto con le delibere CIPE precedenti di approvazione del progetto preliminare e definitivo e non erano quindi necessari nuovi stanziamenti, mentre alla Camera dei Deputati l'intervenuta necessità di accelerare l'iter di costituzione di un nuovo governo successivamente all'esito referendario e la conseguente apposizione della fiducia sul disegno di legge ha comportato la decadenza di tutti gli emendamenti con impegno alla discussione nel successivo Decreto Milleproroghe 2017.

Nell'ambito della discussione di quest'ultimo procedimento legislativo tale emendamenti sono però decaduti con le analoghe motivazioni addotte al Senato della Repubblica.

L.7 – Le procedure per il completamento e la messa in esercizio dell'opera

Il mancato avvio delle attività di fornitura del materiale rotabile condiziona in maniera rilevante le fasi conclusive dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura civile e degli impianti tecnologici ed al momento, in assenza di diverse determinazioni, porterà al completamento dell'opera senza potere procedere ulteriormente alla sua entrata in servizio.

Le stesse operazioni di collaudo delle opere civili e tecnologiche subiranno ripercussioni in tal senso e presumibilmente non potranno essere portate a conclusione se non in maniera parziale in assenza del parco veicolare, posta la difficoltà di verificare l'effettiva funzionalità del sistema di trasporto nella sua completezza, aspetto questo evidenziato dalla Commissione di Collaudo in corso d'opera nell'ultima visita eseguita nel corso del 2016.

Al momento dell'ultimazione delle attività relative al contratto principale (previsto entro l'anno) decorreranno 180 giorni a norma di Legge per il collaudo tecnico-amministrativo e tecnico-specialistico delle opere.

Per quanto riguarda gli impianti di ausilio all'esercizio (cosiddetto "segnalamento"), come già detto al precedente punto F. sono state completate le attività di progettazione esecutive.

Per questo appalto potrebbero essere avviate le attività di fornitura (210 giorni naturali e consecutivi) e successivamente quelle di posa in opera (ulteriori 210 giorni naturali e consecutivi) ma in ogni caso non esistono vincoli contrattuali di natura tecnico-economica che vincolino la stazione appaltante alla consegna delle fasi esecutive anche se risulterebbe conveniente, per evidenti motivi, portare a compimento almeno le installazioni degli apparati di terra entro i tempi di collaudo delle opere civili posto che risulta impossibile procedere con lo sviluppo degli elementi di bordo.

Oltre alla fornitura e posa in opera occorrerà prevedere anche i tempi per le necessarie fasi di collaudo tecnico (prevedibilmente nell'ordine di ulteriori 90 giorni).

Esaminando i tempi contrattuali inerenti il contratto di fornitura del materiale rotabile, così come previsti nelle pattuizioni contrattuali, prescindendo dalla situazione relativa al completamento del finanziamento, dal momento dell'attivazione, sono previsti 18 mesi per la fornitura del primo veicolo ed ulteriori 4 mesi per la fornitura della restante flotta (tempi di produzione di 2 veicoli/mese) per un totale di 22 mesi a cui occorre aggiungere i tempi di collaudo tecnico che in prima approssimazione possono essere stimati in ulteriori 2 mesi.

In questo lasso temporale di 2 anni (e specificatamente negli ultimi 6 mesi del programma) dovranno inoltre completarsi le procedure di aggiornamento dell'omologazione di cui i veicoli Equi.City18T sono già in possesso sul territorio nazionale per certificare la presenza del gruppo di autonomia full-electric installato a bordo rispetto a quelli circolanti sull'impianto di Parma.

L'analisi delle attività ancora necessarie per la messa in esercizio del sistema di trasporto deve prevedere anche il procedimento di competenza della Direzione Generale del TPL e dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi relativo all'integrazione, a seguito dell'approvazione della variante n.3 e della sostituzione del materiale rotabile, del nulla osta preliminare all'esercizio ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80 già rilasciato con atto n.4304 nel giugno 2012, che è stato già attivato su richiesta di P.M.R.

Per tale attività non vi sono tempistiche codificate ma si può ipotizzare un tempo di rilascio entro l'estate 2017 con prevedibile richiesta di istituzione di una Commissione di Agibilità di cui alla

Circolare n.201/83 e n.21/91, i cui lavori dovrebbero avviarsi dopo la fase terminale dalle operazioni di collaudo di competenza della Stazione Appaltante sui diversi appalti e che concluderà la sua attività al termine di un periodo di pre-esercizio della durata ipotizzabile di 6 mesi (tempo generalmente indicato per impianti di tipo metropolitano/metropolitano leggero di concezione simile a quella del TRC).

Considerato che a tutt'oggi non è possibile avere certezze sull'avvio del contratto di fornitura del materiale rotabile (che avrà durata 24 mesi) e che le attività delle Commissioni Ministeriali comprensive del periodo di pre-esercizio richiederanno prevedibilmente ulteriori 12 mesi, allo stato attuale è ragionevole supporre che l'apertura al pubblico esercizio del sistema di trasporto non possa avvenire prima dell'esercizio estivo 2020.

Allo stato attuale, è evidente, il disallineamento delle fasi di ultimazione delle attività dei contratti relativi all'infrastruttura e del successivo collaudo con la fornitura del materiale rotabile.

Specificatamente l'infrastruttura verrebbe consegnata completata alla Committenza a fornitura del materiale rotabile non completata (anche ipotizzando un avvio immediato di tali attività), creando un gap temporale rilevante rispetto all'apertura al pubblico esercizio anche per la necessità di prevedere le attività di competenza ministeriale sopra descritte.

Di fatto creando un consistente ritardo nell'affidamento del sistema di trasporto al Gestore del Servizio ed alla sua messa a redditività e di converso rendendo necessario un periodo (stimabile in prima approssimazione in almeno 2 anni) in cui la Stazione Appaltante dovrà farsi carico di attività e costi per la custodia ed il mantenimento dell'infrastruttura e del suo valore tecnico e patrimoniale.

Evidentemente considerata la situazione in essere e l'importanza di attivare al più presto la produzione del materiale rotabile, dovrà essere valutata l'attivazione di procedimenti alternativi per garantire la copertura finanziaria del contratto in anticipazione rispetto alla concessione del finanziamento statale di cui comunque la Stazione Appaltante dovrà continuare a richiedere l'assegnazione. A tal fine si renderà necessario la redazione di apposito piano finanziario per trovare le fonti finanziarie necessarie.

Analogamente, in funzione di un più rapido ed efficiente avanzamento delle attività di completamento e di collaudo dei diversi contratti di realizzazione dell'opera e successivamente per l'esecuzione di test, verifiche, collaudi propedeutici all'attività della Commissione Ministeriale di Agibilità si ritiene opportuno che P.M.R. si avvalga dell'ausilio di un Gestore in possesso di adeguata organizzazione, personale e mezzi richiesti dal D.P.R. 753/80 e di avviare l'individuazione di un Direttore per l'Esercizio Filoviario in possesso dei requisiti di cui al D.M. del 15.03.1993.

In tal senso si motiva la clausola inserita all'interno del lodo sottoscritto innanzi al Prefetto di Rimini per il superamento del contenzioso legato all'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale tramite Atto d'Obbligo per l'anno 2017 per la definizione di un accordo di collaborazione con Start Romagna S.p.A., Gestore del Servizio, per le attività di pre-collaudo del TRC da effettuarsi nel biennio 2017 – 2018.

Tale scelta trova la sua naturale giustificazione in quanto l'attuale Gestore dei beni funzionali all'esecuzione del servizio è già in possesso di adeguata organizzazione, mezzi e personale per l'esecuzione delle attività necessarie al completamento delle attività di messa in funzione del TRC ivi compreso la disponibilità di un parco mezzi filoviario costituito da n.6 veicoli filonodati AG300T della Ditta Van Hool che dal punto di vista elettro-meccanico, sono analoghi a quelli prescelti, di produzione della stessa azienda, per svolgere l'esercizio sulla nuova infrastruttura ed oggetto del contratto di appalto per la fornitura del materiale rotabile.

infrastruttura ed oggetto del contratto di appalto per la fornitura del materiale rotabile.

M. – La situazione finanziaria del TRC – Verifica del quadro economico al 31.12.2016

Al termine del 2016 trova ancora conferma la previsione di capienza del limite di spesa di 92,053 milioni di euro autorizzato nella Delibera CIPE n.93/2006 per il completamento dell'infrastruttura anche successivamente all'aggiornamento del quadro economico eseguito nell'Agosto 2016 e che ha tenuto conto delle variazioni intervenute fino ad allora e con le necessarie previsioni di quanto necessario per pervenire all'ultimazione di tutti i lavori, le forniture ed i servizi.

Dall'esame della rendicontazione riferita a tale quadro economico a tutto il 31.12.2016 si ricava che l'avanzamento economico delle attività rientranti all'interno del quadro economico hanno raggiunto i

61,192 milioni di euro (sui 92,053 milioni previsti quale limite di spesa fissato nel quadro economico approvato CIPE) mentre per quanto riguarda l'erogazione del finanziamento in conto stato, su un totale disponibile di 42,856 milioni di euro, sono stati già erogati 26,333 milioni di euro, mentre risultano in corso di erogazione i rimborsi relativi al 2016 per un importo pari a 5,234 milioni di euro, il che porta i rimborsi di competenza dell'Amministrazione Centrale ad un importo complessivo pari a 31,568 milioni di euro.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, è ancora disponibile il contributo regionale previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto in sede locale del 15.07.2008 di 2.739.000 euro e si attende il completamento di quello statale previsto in delibera CIPE di 10.454.000 euro

Si sarà così in grado di coprire finanziariamente il contratto sottoscritto con l'ATI che 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.

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

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

In tale ottica si può aggiornare l'"Allegato A" – già esposto a pagina 96 nella relazione al bilancio consuntivo 2015 – stimando i costi dell'opera (1^ tratta) a fine 2016.

Ne risulta il prospetto (**allegato A**) degli importi erogati al 31.12.2016 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.

ALLEGATO A - PROSPETTO FONTI FINANZIARIE RELATIVE ALLE OPERE CIVILI ED IMPIANTISTICHE DELLA TRATTA DEL TRC RIMINI FS - RICCIONE FS		
<i>(non sono comprese le erogazioni relative al materiale rotabile)</i>		
	Erogati al 31/12/2016	Da erogarsi
Stato	26.333.845	16.523.016
Carenza del finanziamento statale all'interno della Delibera CIPE (*)		1.920.655
Regione Emilia Romagna	7.746.853	-
Comune di Rimini (***)	15.280.594	4.645.559
di cui		
<i>QE CIPE-opere</i>	13.405.071	2.291.882
<i>Investimento extra QE-CIPE (**)</i>	1.875.523	2.353.676
Comune di Riccione (***)	6.158.183	1.812.408
di cui		
<i>QE CIPE-opere</i>	5.185.995	1.092.786
<i>Investimento extra QE-CIPE (**)</i>	972.188	719.622
TOTALE	55.519.476	24.901.638
(*) 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 31.12.2016 rispettivamente € 416.361 ed € 120.604 relativamente alle tratte di estremità sulla base delle aliquote di cui alla nota (**) per una contribuzione totale sull'intera opera pari a € 15.696.955 (Rimini) ed € 6.278.787 (Riccione)		
NOTA: L'impegno finanziario di AM sulla prima tratta (fino a completamento dell'opera - 2017) ammonta complessivamente a circa 8,9 M€ di cui 7,098 M€ da QE CIPE e 1,8 M€ per spese di investimento extra QE CIPE.		

Gli importi complessivi spesi dalla Soggetto Attuatore a tutto il 2016 risultano pari a € 70,644 milioni euro di cui € 61,582 rientranti nel quadro economico come detto al punto precedente.

Quanto al differenziale (consistente in 9,062 milioni di euro), che rappresenta il capitolo delle spese di investimento non rientranti nel quadro economico e come tali prive di contribuzione regionale e statale va meglio specificato in due sottospecie di spese:

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). Tali spese seguono un incremento annuale valutabile in circa 650.000/700.000 euro/anno ed al 31.12.2016 hanno raggiunto un importo pari a € 6,494 milioni di euro.

2. - conseguenti a risarcimento per danni causati e, come tali, non costituenti investimento/incremento di valore dell'opera e, dunque, non capitalizzabili. Tali spese dipendono da fattori esterni non previsti né prevedibili (ad oggi: il fallimento APTS BV per un 0,507 mln di euro e l'ostruzionismo di soggetti terzi e del comune di Riccione per 2,061 mln di euro) per un importo complessivo pari a € 2,568 milioni di euro che è stato ampiamente dettagliato nel precedente punto K). Di questi importi è stata già eseguita liquidazione ai Contraenti salvo l'attivazione della rivalsa nei confronti dei soggetti responsabili già avviata dalla Stazione Appaltante.

O. – Le spese di investimento non rientranti nel Q.E. CIPE

Come si è già detto, a decorrere dal 1995 – anno in cui fu deciso di progettare la tratta centrale TRC (le tratte di estremità sono state aggiunte successivamente) 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 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^a tratta Rimini FS-Fiera e 3^a tratta Riccione FS-Cattolica) per le quali non sussiste approvazione CIPE né tantomeno, allo stato degli atti, contributo statale. L'importo complessivo delle spese di competenza delle due tratte di estremità risulta essere pari a € 1,445 mln di euro.

Al momento della definizione delle procedure di rimborso con gli Uffici Ministeriali competenti, avviate successivamente alla pubblicazione del decreto interministeriale MIT/MEF n.1005 di concessione della contribuzione statale ed in particolare della 1^a rata di rimborso avvenuta nell'autunno del 2012, è stato possibile definire in maniera precisa le voci riconosciute all'interno del quadro economico approvato dal CIPE con delibera n.93/2006 da quelle facenti parte dell'investimento ma non rientranti nel Q.E..

Pertanto per quanto riguarda la 1^a 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 fruenti di contribuzione da parte dello Stato e della Regione 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.

Tali voci di spesa sono prevalentemente quelle relative alle tratte di estremità (non facenti parte dell'opera ammessa a finanziamento statale di cui si è data quantificazione in precedenza) e di funzionamento della stazione appaltante espressamente connesse all'attuazione del TRC (tra cui il personale dipendente impegnato esclusivamente per tale opera) e dipendono quindi sostanzialmente dalla durata dell'esecuzione delle opere.

L'andamento di queste ultime 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.

A tutto il 2016, l'importo complessivo di tali oneri per la prima tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS corrisponde a 6,494 milioni di euro – in linea con le previsioni e stime eseguite sin dal 2011 e formalizzate negli ultimi due progetti di bilancio consuntivo relativi all'annualità 2014 e 2015.

Infatti alla fine del 2011 la quota di investimento non compreso fra le voci di quadro economico risultava pari a 3,119 milioni di euro con una previsione di necessità economiche per gli anni a seguire pari a € 650.000 – 700.000/anno.

A distanza di 5 esercizi finanziari gli importi raggiunti risultano rientrare entro tale range e così pure la previsione al 2020 data attuale di presumibile entrata in esercizio del sistema (complessivamente 7,7 milioni di euro di spese di investimento non rientranti nel quadro economico).

Agenzia Mobilità ha continuato, per prassi consolidata e per decisioni non modificate del Comitato di Coordinamento ad anticipare dette spese, ad esporle analiticamente agli Enti Locali ed a chiederne il rimborso (corrisposto fino al 2012)

Il tema della modalità di ripartizione delle spese fu posto per la prima volta dai comuni di Misano Adriatico e di Cattolica che chiesero al Comitato di Coordinamento di esserne esonerati dal momento che erano esclusi dalla realizzazione della prima tratta del TRC ed il Comitato deliberò in merito fin dal 2006.

L'eventuale ipotesi modifica delle modalità di ripartizione di tali spese, sostenute ed anticipate da Agenzia Mobilità, in qualità di Soggetto Attuatore individuato in sede di Accordo di Programma per la realizzazione del TRC – ma che devono essere ripartite fra gli Enti locali sottoscrittori interessati dalla 1^a tratta (comune di Rimini, Riccione ed Agenzia Mobilità) fu posto da Agenzia sin dall'autunno del 2012 quando venne convocato un apposito tavolo che però non arrivò a determinazioni conclusive, così come nessuna delle diverse ipotesi formulate e riproposte nel corso degli anni da parte di Agenzia Mobilità è mai arrivata ad una positiva soluzione.

Diversamente da quanto invece è stato deciso nel dicembre 2013 dall'Assemblea dei Soci sempre a proposito delle spese generali sostenute da Agenzia in materia di Trasporto Pubblico Locale.

Tralasciando i dettagli delle diverse soluzioni susseguitesesi nel corso degli anni, onde evitare di appesantire la trattazione, si rimanda ai valori complessivi in gioco che risultano al 31.12.2016, come già detto, pari a 6,494 M€ per la tratta centrale.

Entrando più nel dettaglio, nei rimborsi che i comuni hanno liquidato a favore di Agenzia Mobilità fino al 31.12.2012, importi pari ad € 2.291.882 per il comune di Rimini e € 1.092.786 per il comune di Riccione corrispondono a fatture non rientranti in voci ricomprese nel Quadro Economico approvato dal CIPE così come accertato in sede di progetto di bilancio consuntivo 2014 e 2015 (vedasi allegato A alla relazione delle attività inerenti la realizzazione del TRC a pag. 81 per il 2014 ed a pag. 96 per il 2015) su voci di spesa analiticamente comunicate e pacificamente accettate e condivise dagli Enti sulla base delle determinazioni del Comitato di Coordinamento.

Avendo le Amministrazioni Comunali, esaurito le somme stanziare all'interno dei programmi poliennali degli investimenti e corrispondenti alle quote di cui all'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC del 15.07.2008, le stesse hanno sospeso le erogazioni e Agenzia Mobilità ha continuato ad affrontare tali oneri senza averne ristoro.

Solo quest'anno in sede di approvazione del Programma triennale degli investimenti 2017 – 2019, il comune di Rimini ha previsto, una somma pari ad € 1.370.000, a copertura degli oneri di cui all'Accordo di Programma, con competenza sul 2019.

Questo è sicuramente un fatto positivo ma che risulta essere insufficiente nell'entità e distante nel tempo come programmazione.

Ad oggi risulta non più differibile la definizione di queste partite perché il mancato rimborso delle somme occorrenti per la funzione di Stazione Appaltante costituisce una sofferenza finanziaria non indifferente per l'investimento TRC e più in generale per Agenzia Mobilità (e, a maggior ragione oggi per P.M.R. che non ha più fonti autonome di entrata).

La soluzione non può che passare attraverso il raggiungimento di un eventuale nuovo accordo che preveda il rifinanziamento delle quote del quadro economico addebitabili ai singoli Enti Locali per la quota utilizzata invece dagli stessi per la copertura dei costi extra quadro economico.

Naturalmente le spese non rientranti nel quadro economico che sono riferibili a risarcimento per danni causati non saranno oggetto di richiesta di rimborso ma saranno addebitati ai Soggetti Responsabili.

P) Il ruolo di PMR 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.

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 oltre 400 dipendenti e risorse finanziarie cospicue conseguenti alla gestione del TPL, alla gestione della sosta e di altri servizi oltre ai rimborsi statali.

Nel 2000-2001 è divenuta Tram Agenzia, ha perduto l'attività di gestione TPL e ha mantenuto la programmazione e l'attività commerciale del servizio 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 responsabilità limitata, nella nuova denominazione di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, riduce ulteriormente la società, per effetto della scissione del ramo d'azienda del Trasporto Pubblico Locale.

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 aggiudicatore/stazione appaltante – anche il ruolo di soggetto co-finanziatore del TRC assumendone i relativi oneri.

Situazione che attualmente sta diventando sempre più critica dal punto di vista finanziario, considerato che, attualmente, non gode di entrate autonome se non quelle derivanti dalla contribuzione degli enti soci e dei rimborsi relativi ad investimenti eseguiti, la cui liquidazione risulta estremamente diluita nel tempo.

Il che pone il problema della costante ricerca di disponibilità di liquidità e comporta l'indifferibile esigenza del ricorso al credito per far fronte alle esigenze di finanziamento sia proprio che per quello di anticipazione delle quote di contributo di competenza di altri soggetti, ove non disponibili in tempi certi per dare copertura alle spese.

2.3 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE

A) IMPIANTI FISSI PER IL TRASPORTO PUBBLICO

Gli uffici dedicati alle attività tecniche di Agenzia Mobilità hanno proseguito nel corso del 2016 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.

E' stato attivato il percorso di riallocazione logistica degli uffici e delle attività aziendali, parte del percorso di trasformazione societaria di Agenzia Mobilità, che prevedono l'abbandono della Sede storica di viale C.A. Dalla Chiesa, oggetto di alienazione ed il riaccorpamento degli uffici presso il complesso immobiliare di via Dario Campana.

Nello specifico è stato stipulato contratto di affitto con AMIR per l'utilizzo anche della palazzina centrale al civico 65 che si trova adiacente a quella occupata dal 2009 dalla Sede Direzionale

dell'Azienda e che dai primi giorni dell'anno 2017, una volta finiti gli interventi di ristrutturazione necessari, ospiterà gli uffici dell'Amministrazione e del Settore TPL.

Tali attività risultano già funzionali al percorso di modifica della compagine societaria con la scissione del ramo T.P.L. e la sua successiva incorporazione nella costituenda Agenzia Unica della Romagna – A.M.R. (formata con gli omologhi settori del bacino di Forlì-Cesena e Ravenna).

Conseguentemente alla conclusione del percorso giuridico ed amministrativo di trasformazione societaria è stato attivato il percorso di ristrutturazione e riorganizzazione delle attività degli uffici che ha avuto avvio nel mese di ottobre con l'approvazione del nuovo organigramma e la fusione in un unico settore tecnico denominato "Patrimonio, TRC e Progetti Speciali" delle attività precedentemente svolte dalla 3^a Divisione Progetti Speciali e dai Servizi Tecnici e Manutentivi.

Alla nuova Agenzia Unica verrà tralasciata la gestione dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale (ad oggi con Atto d'Obbligo) e le funzioni di pianificazione, programmazione, progettazione e controllo del servizio mentre la scissione non riguarderà i beni societari e funzionali all'esercizio del Trasporto, gli impianti fissi, la rete delle fermate del servizio che rimarranno in Proprietà alla parte residuale aziendale (Patrimonio e Mobilità Provincia di Rimini) insieme all'attività di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero.

I beni funzionali al servizio (rete di esercizio e complesso immobiliare di C.A. Dalla Chiesa) verranno poi locati ad AMR ai fini del successivo affidamento al Gestore del Servizio nell'ambito dell'affidamento o inseriti nel futuro bando di gara.

Tale strutturazione del sistema, richiederà da un lato un'attenta definizione dei rapporti contrattuali e delle relative competenze fra le due aziende che si andranno a costituire, con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza e della regolarità del servizio e dall'altro, specularmente, l'individuazione delle competenze e del personale ad esse dedicato con la relativa ripartizione fra le diverse attività.

Per quanto riguarda il capitolo investimenti relativi agli impianti fissi in proprietà, risulta indispensabile, in vista della stipula del programma poliennale degli investimenti per il prossimo triennio 2017 – 2019 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

Diversamente le uniche attività che possono essere poste in essere risultano essere di manutenzione correttiva, attivate 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 razionale e congrua gestione patrimoniale.

Questa situazione, vanifica l'impegno degli uffici, che hanno pianificato e redatto programmi e progetti al fine di dare risposte alle necessità operative e funzionali degli impianti e delle proprietà aziendali.

La carenza di risorse risulta quindi 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 in assenza di copertura finanziaria; questa situazione è tanto più delicata perché riguarda infrastrutture in esercizio da lungo tempo e soggette pertanto ad ovvi fenomeni di degrado ed inefficienza che accompagnati alla mutazione del quadro tecnico normativo, risulta particolarmente critica per una società la cui unica fonte di entrata è costituita dai canoni di locazione e dalla contribuzione degli Enti Soci.

In aggiunta a ciò, la ridefinizione dell'assetto societario e delle relative competenze priverà la Società P.M.R. anche delle risorse previste negli Accordi di Programma per la Mobilità Sostenibile ed i Servizi autofiloviari.

Risulterà pertanto indispensabile procedere alla revisione dei canoni di locazione dei beni funzionali all'esercizio sia in sede di affidamento degli stessi con Atto d'Obbligo sia soprattutto al momento della redazione del bando di gara per l'affidamento del servizio in funzione di quanto stabilito nella misura 6 con richiamo alla misura 5 degli allegati di cui alle delibere ART n.26 e 49 del 2015.

Entrando nello specifico delle attività tecniche aziendali vengono di seguito riportate per sommi capi nei successivi paragrafi B) C) e D) le principali azioni svolte nel corso dell'anno appena trascorso

mentre le ultime parti E) ed F) hanno carattere maggiormente programmatico sulle attività future che la Società dovrà porre in essere ai fini del soddisfacimento dei propri compiti istituzionali.

B) COMPLESSO IMMOBILIARE DI VIA DALLA CHIESA (SEDE, DEPOSITO, OFFICINA, LAVAGGIO E RIFORNIMENTO)

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

- l'approvazione del progetto di adeguamento ed ammodernamento dell'impianto di scarico industriale del deposito al fine dell'ottenimento dell'Autorizzazione Unica Ambientale per l'esercizio dello stabilimento produttivo. A tal fine è stata necessaria la presentazione da parte della Proprietà di apposita SCIA per l'esecuzione degli interventi necessari con asseverazione della conformità edilizia ed urbanistica dell'intero complesso immobiliare. I lavori di adeguamento saranno eseguiti direttamente da START Romagna che li affiderà tramite procedura di gara mentre gli oneri rimarranno a carico della Proprietà. Nell'ambito dell'appalto attraverso l'utilizzo dell'economie di gara si procederà anche ad 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 nella zona delle cisterne oli lubrificanti;
- l'esecuzione di interventi di ripristino della pavimentazione del padiglione rifornimento e lavaggio;
- l'intervento di manutenzione a porzioni di copertura dell'officina;
- la sostituzione del gruppo frigorifero a servizio dell'impianto di climatizzazione della palazzina uffici con l'adeguamento dei quadri elettrici e delle tubazioni di collegamento;
- la sostituzione delle porte tagliafuoco sul lato monte del piano seminterrato della palazzina ufficio danneggiate durante un tentativo di effrazione che ne hanno causato la perdita dell'efficienza.

C) FERME DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nel corso del 2016 sono stati avviati gli interventi per la fornitura e posa in opera dei 30 manufatti di attesa di nuova concezione oggetto di offerta da parte della Ditta MediaOne a seguito della procedura di gara per l'affidamento dello sfruttamento dei pannelli pubblicitari a fronte della manutenzione delle pensiline nell'intero bacino di esercizio.

Sono stati eseguiti i rilievi e definiti i siti oggetto dell'installazione (rinnovo di arredi esistenti o nuovi posizionamenti) ed avviate le pratiche per la concessione del suolo pubblico e per l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori.

Le attività esecutive sono state avviate nell'autunno del 2016 e vedranno la loro conclusione nel prossimo mese di giugno come previsto contrattualmente.

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 zona di Torre Pedrera, dove, a seguito dell'intervento di sfondamento della via Diredaua ed il conseguente spostamento del tracciato della linea 4 dal lungomare alla nuova viabilità, è risultato necessario attivare nuove fermate e procedere con il posizionamento di nuovi arredi di attesa.

Tali interventi, completati per le prime tre fermate nelle ultime settimane del 2016, proseguiranno nel 2017 con il posizionamento di manufatti speciali, di dimensioni specifiche, idonei ad essere installati sul muro di separazione con l'infrastruttura ferroviaria, per potere sfruttare al meglio i ridotti spazi trasversali ricavati per le aree di fermata.

D) IMPIANTO FILOVIARIO RIMINI – RICCIONE

Per quanto attiene l'impianto filoviario Rimini – Riccione è stato portata a termine l'intervento di modifica necessario per la sistemazione dell'intersezione fra il Piazzale Cesare Battisti, il Corso Giovanni XXIII e la via Graziani comprendente della sostituzione dell'impianto semaforizzato con una rotatoria stradale.

Non è stato possibile procedere con la richiesta dell'esecuzione delle prove di collaudo di cui all'art. 4 e 5 del D.P.R. 753/80 per l'autorizzazione alla riapertura al pubblico esercizio da parte dell'USTIF

in quanto la linea risulta ancora interrotta lungo il viale Vespucci, (e lo sarà fino alla primavera 2018), all'altezza del piazzale Kennedy, al fine di consentire l'avvio degli interventi, promossi dal Comune di Rimini e realizzati da HERA, previsti nel piano di Salvaguardia della Balneazione Ottimizzato, inerente la costruzione della vasca di laminazione "Ausa" e della condotta sottomarina. Al termine dell'anno, la Società HERA, Committente dell'intervento, non ha ancora trasmesso la variante al progetto esecutivo della sistemazione infrastrutturale dell'area e quindi non è stato possibile pianificare le attività tecnico-amministrative necessarie all'intervento di ristrutturazione dell'impianto che tenga conto delle modifiche che verranno operate nella zona per effetto di quanto in corso di realizzazione nell'ambito del PSBO.

E) PIANIFICAZIONE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA SUI BENI FUNZIONALI ALL'ESERCIZIO

L'attività di pianificazione degli interventi sui beni funzionali all'esercizio è stata portata avanti dagli uffici nel corso degli ultimi mesi dell'anno e le risultanze di tale lavoro costituirà la base per la programmazione delle attività a partire dal piano poliennale degli interventi per il triennio 2017 – 2019.

Nel dettaglio gli interventi relativi all'adeguamento del complesso immobiliare sito in viale C.A. Dalla Chiesa risultano essere i seguenti:

- 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;
- 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;
- sostituzione degli ultimi tre portoni ad impacchettamento rapido di accesso ai padiglioni carrozzeria dell'officina (lato sud dell'officina);
- sostituzione del collettore e delle pompe di erogazione del gasolio con installazione di saracinesche servoassistite e di sistemi di automazione dell'erogazione del gasolio;
- 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 ossidazione attraverso interventi a seconda dei casi di risarcitura, 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.

Inoltre su sollecitazione del Consiglio di Amministrazione verrà avviato un programma di interventi di messa in sicurezza su alcune direttrici delle linee portanti del Trasporto Pubblico Locale dando prevalenza ai siti sensibili (istituti scolastici, ospedali e case di cure, interscambi con altre modalità di trasporto) ed alle zone extraurbane su strade statali e provinciali che risultano presentare situazioni particolarmente critiche.

F) ATTIVITÀ COMPLEMENTARI AL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO

Parallelamente all'attività tecnica inerente la realizzazione dell'opera, gli uffici aziendali sono stati parte attiva nell'iter di pianificazione del sistema della mobilità dell'intera provincia in cui è di tutta evidenza la centralità del TRC nell'ambito di quello che sarà il futuro assetto dei sistemi di trasporto pubblico del territorio.

In tutte le sedi istituzionali è stato ribadito come il TRC, nel suo primo stralcio funzionale da Rimini a Riccione, non ha ragione tecnica e funzionale se visto a sé stante e non come fulcro del sistema della mobilità cittadina e provinciale che dovrà essere ridisegnata ed estesa in funzione di esso.

La stessa tratta Rimini – Riccione deve essere considerata come primo tratto di un sistema la cui espansione è condizione essenziale per il suo razionale e completo funzionamento e proprio dalla sua implementazione e diffusione nel territorio come rete di servizio trova sostenibilità e giustificazione sia dal punto di vista tecnico-urbanistico che economico e finanziario.

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

- la revisione della rete del servizio di Trasporto Pubblico Locale in funzione dell'entrata in esercizio del TRC negli scenari di medio e lungo termine, attraverso l'analisi della domanda e dell'offerta attuale. Oltre alla revisione della rete occorrerà delineare anche le linee essenziali ed i livelli di servizio in funzione da inserire nel futuro bando di gara
- la revisione e la ristrutturazione dell'attuale impianto filoviario Rimini – Riccione il cui percorso con l'entrata in servizio del TRC non avrà funzione di collegamento fra le due località ma dovrà essere necessariamente modificato e trasformato in funzione delle mutate esigenze derivanti dalle politiche delle Amministrazioni in materia di sviluppo e riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'intera zona a mare della ferrovia;
- lo sviluppo delle principali aree di scambio intermodale fra il sistema TRC e gli altri sistemi di trasporto quali l'area della Stazione FS di Rimini quale polo principale a livello provinciale di intermodalità fra diversi sistemi di trasporto (ferrovia, TRC, trasporto locale urbano ed extraurbano, mobilità privata a motore e ciclo-pedonale), la fermata Chiabrera (trasporto locale urbano, linee turistiche ed a lunga percorrenza, mobilità privata), la fermata Miramare FS (trasporto regionale), la fermata Cavalieri di Vittorio Veneto (posta nelle vicinanze dell'aeroporto internazionale Federico Fellini) e la fermata posta al capolinea Riccione FS (punto di interscambio con l'intera zona sud della riviera romagnola e con la Valconca);
- lo sviluppo dell'area della Stazione FS (ex scalo merci) quale polo di principale di intermodalità fra diversi sistemi di trasporto (ferrovia, TRC, trasporto locale urbano ed extraurbano, mobilità privata a motore e ciclo-pedonale);
- la realizzazione delle fermate del TRC quali stazioni e non solo come semplici di fermata di un servizio di trasporto svolgendo quindi anche funzione di ricucitura, aggregazione e valorizzazione del territorio;
- lo spostamento del Deposito TPL attualmente sito in viale C.A. Dalla Chiesa in un sito che per localizzazione, dimensioni e dotazioni infrastrutturali più si adatti alle mutate esigenze del territorio ed alla sue prospettive future;
- il recupero e la valorizzazione delle aree attualmente destinate a spazi per servizi di trasporto pubblico (viale Carlo Alberto Dalla Chiesa e via Coletti a Rimini, via Lombardia a Riccione);

2.4 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI

Obsolescenza dei sistemi informativi aziendali

Si ribadisce la necessità di urgenti interventi di aggiornamento dei sistemi hardware e software che costituiscono l'infrastruttura informatica di Agenzia Mobilità.

Aggiornamento di software e sistemi in uso in azienda

Dai colloqui con i Responsabili dei settori aziendali emerge 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.

Il Sistema GiM (localizzazione veicolare, ausilio all'esercizio, consuntivazione e certificazione del servizio, informazione all'utenza) è stato positivamente collaudato in data 27/10/2016.

Non sono stati ancora prodotti da parte della Provincia di Rimini (soggetto appaltatore e proprietario del Sistema) gli atti necessari ad individuare i soggetti gestori ed utilizzatori del Sistema GiM.

Dismissione del server AS/400

Sono state portate a completamento le attività finalizzate alla dismissione del server AS/400 su cui è registrata la contabilità aziendale fino a tutto il 2001. La macchina era ancora in uso in sola consultazione. Le registrazioni contabili in essa contenute sono state migrate su una piattaforma software di semplice consultazione. L'operazione consente un risparmio annuo di 2600€, relativi al canone di manutenzione del server.

Trasloco del Datacenter e degli uffici di via dalla Chiesa 38

A Novembre 2016 sono iniziate le attività, terminate i primi giorni del 2017, propedeutiche al trasloco del datacenter - e degli uffici - ubicati nella palazzina di via dalla Chiesa 38. Le attività realizzate possono essere così riassunte: sopralluoghi a impianto elettrico e impianto di collegamento dati della palazzina di via Campana 65 (verifica della distribuzione sui piani e della qualità di trasmissione); verifica del collegamento in fibra esistente tra le palazzine ai civici 65 e 67; progettazione della nuova rete dati al civico 65 e del collegamento in fibra; organizzazione dei trasferimenti delle linee dati e voce; upgrade del centralino di fonia fissa; supporto tecnico e logistico ai fornitori delle soluzioni individuate; test di apparati, impianti, rete dati; trasloco di server ed apparati da via dalla Chiesa a via Campana; test di funzionamento degli apparati traslocati; messa in produzione.

Infine, si segnala a chiusura di questa parte che nel corso dei primi mesi del 2016 sono giunte a termine le attività di passaggio a favore del comune di Rimini, così come previsto dalla Convenzione decennale stipulata nel gennaio 2006, degli apparati del sistema di controllo degli accessi della zona a traffico limitato del centro storico, dei relativi contratti di manutenzione e degli allacci alla rete elettrica/dati ultimo atto dell'attività di Agenzia Mobilità su questo progetto partito nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Mobilità Sostenibile nel triennio 2001 – 2003.

3.INVESTIMENTI

Il principale investimento del 2016 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

4.PRINCIPALI DATI INERENTI ALLA LIQUIDITA' E INDICATORI FINANZIARI

La posizione finanziaria netta al 31.12.2016 era la seguente:

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Depositi bancari	3.576.928	7.354.284	7.178.398
Denaro e altri valori in cassa	17	18	1.071
Disponibilità liquide	3.576.945	7.354.284	7.179.469
Debiti vs Soci per finanziamenti (entro 12 mesi)			
Debiti vs banche (entro 12 mesi)	0	1.004	
Debiti finanziari a breve termine			
Posizione finanziaria netta a breve termine			
Debiti vs Banche (oltre 12 mesi)			
Debiti vs altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine			
Posizione finanziaria netta	3.576.945	7.353.280	7.179.469

Il presente paragrafo fornisce le informazioni richieste dai commi 1 e 2 dell'art.2428 cc in merito all'analisi dei costi, dei ricavi, degli investimenti nonché degli indicatori finanziari, economici e reddituali della Società e al contempo dà attuazione a quanto previsto dallo Statuto in merito ai principali scostamenti rilevati sui suddetti aggregati ed indicatori rispetto a quanto preventivato in sede di approvazione del budget 2016 da parte dell'Assemblea dei Soci.

Come già illustrato nella Nota Integrativa a cui si rimanda, il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione è stato redatto secondo i criteri e gli schemi previsti dalla vigente normativa civilistica, così come aggiornata dal Dlgs 139/2015 – che ha recepito nell'ordinamento italiano quanto previsto dalla direttiva 2013/34/UE – normativa interpretata e integrata dai principi contabili statuiti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili così come adottati ed integrati dall'Organismo Italiano di Contabilità. Si rileva che l'OIC ha pubblicato in via definitiva solo nel dicembre 2016 l'aggiornamento di n. 20 principi contabili, aggiornamento resosi necessario proprio al fine di recepire le novità introdotte dal Dlgs.139/2015. Le nuove disposizioni sono entrate in vigore dal primo gennaio 2016 e si applicano con effetto dal bilancio d'esercizio 2016.

L'esercizio si è chiuso con un Valore della Produzione di euro 22.466.114 con un decremento rispetto al 2015 di euro 2.849.532 ed un lieve decremento di euro 18.037 rispetto al budget 2016

Valori in euro	Consuntivo 2016	Consuntivo 2015	BUDGET 2016
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	204.627	218.288	216.000
Incrementi di immob. per lavori interni	366.945	453.936	560.000
Totale Altri ricavi e proventi	21.894.542	24.643.422	21.708.151
Di cui Contributi in c/esercizio	17.019.334	17.027.758	16.552.758
Di cui Contributi consortili a pareggio	3.590.378	4.335.390	4.064.593
Di cui Contrib.increm.qualif.Tpl L.R.1/2002	292.654	500.000	500.000
Valore della Produzione	22.466.114	25.315.646	22.484.151

Il decremento rispetto al budget è da ricondurre:

- euro 170 mila dovuti alla diminuzione della voce Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni in quanto nel budget 2016 erano stati previsti interessi da capitalizzare a seguito di accensione di mutuo per la realizzazione del TRC che si è andato a perfezionare solo nel 2017;

- euro 274 mila in diminuzione rispetto al budget a fronte della decurtazione dai Contributi consortile a pareggio Enti Soci dell'importo corrispondente alle minori percorrenze chilometriche Tpl effettuate nel 2016;

- euro 207 mila per minori Contributi incremento qualificazione Tplr ricevuti dalla Regione Emilia Romagna nel 2016;

- euro 200 mila diminuzione rispetto al budget per il fatto che non si è proceduto alla richiesta agli Enti Soci cofinanziatori del progetto TRC dei contributi a copertura dell'accantonamento per riserva danni da ritardi nell'esecuzione lavori TRC.

A fronte di questi decrementi si sono avuti incrementi dovuti alla riconferma nella stessa entità del 2015 dei Contributi in c/esercizio da Regione E.R. che ha comportato un maggior introito rispetto al Budget di euro 466 mila, per euro 270 mila dovute a sopravvenienze attive legate in prevalenza alla definizione del lodo Prefettizio con ATG, per euro 126 mila dovute all'applicazione di penali ad ATG in applicazione dell'Atto d'obbligo per il servizio TPL 2016.

L'ammontare complessivo dei costi della produzione è di euro 21.687.465 e sono pari al 96,53 % del Valore della produzione, presentano un decremento di euro 2.899.485 rispetto all'anno precedente e un decremento di euro 526.866 rispetto al budget.

Valori in euro	Consuntivo 2016	Consuntivo 2015	BUDGET 2016
Materie prime	14.590	12.811	12.500
Servizi	19.522.846	19.833.207	19.731.919

Godimento beni di terzi	117.937	114.138	118.200
Totale Personale	1.392.951	1.474.625	1.346.000
Di cui costo personale a somministrazione	121.066	30.930	26.000
Ammortamenti e svalutazioni	258.440	475.475	238.482
Di cui svalutazione dei crediti compresi att.circ.	22.804	0	0
Accantonamenti per rischi	291.000	1.843.000	700.000
Altri accantonamenti	0	65.000	0
Oneri diversi di gestione	89.701	768.694	87.050
Costi della Produzione	21.687.465	24.586.950	22.214.151

Si evidenziano le variazioni più significative rispetto al budget delle diverse componenti di costo:

- Per servizi si ha un risparmio nelle

- utenze per euro 49 mila per il fatto che era stato previsto il subentro alle utenze per energia elettrica delle paline di fermata impiegate nel progetto GIM-AVM che avverrà solo nel 2017 e per il fatto che si è proceduto a volturare le utenze relative alla ex gestione sosta ed accessi ZTL.

- prestazione tecniche tpl in quanto si erano previsti costi per l'arbitrato con ATG per euro 66 mila che è stato interrotto a seguito della sottoscrizione del lodo prefettizio.

- iniziative promozionali per euro 100 mila previste per il 2016 ma che sono state posticipate al 2017.

Il risultato operativo, quale differenza tra il Valore ed i Costi della produzione, è pari euro 788.649 e la sua incidenza sul valore della produzione è del 3,51%; in valore assoluto presenta un incremento rispetto al budget di euro 508.649. Tenuto conto dell'incidenza degli ammortamenti e degli accantonamenti si evidenzia di seguito il trend del Margine Operativo Lordo insieme a quello dell'Ebit.

Valori in euro	Consuntivo 2016	Consuntivo 2015	BUDGET 2016
Margine operativo lordo (MOL o EBITDA)	1.328.089	3.112.171	1.208.482
Risultato Operativo	778.649	728.696	270.000
EBIT (al lordo dei proventi finanziari)	794.178	733.332	270.000

Tenuto conto della ridotta entità degli oneri finanziari, l'utile lordo non si discosta dall'EBIT.

Valori in euro	Consuntivo 2016	Consuntivo 2015	BUDGET 2016
Risultato prima delle Imposte	794.166	732.266	270.000

Le imposte sul reddito d'esercizio, pari ad euro 44.263 inferiori a quelle del precedente esercizio principalmente a seguito del fatto che nel 2015 si è proceduto ad effettuare accantonamenti per anomalo andamento del cantiere TRC che hanno aumentato l'imponibile tassato ai fini IRAP.

L'utile d'esercizio è di euro 749.903 ed ha una incidenza sul valore della produzione del 3,34%, l'incremento rispetto all'esercizio precedente è di euro 157.037.

Il patrimonio netto di euro 12.373.034 risulta incrementato rispetto al 31/12/2015 di euro 749.903; gli incrementi della riserva legale registrati ne 2016 sono conseguenti alla destinazione di parte dell'utile del 2015.

INDICI DI BILANCIO

Si è proceduto al calcolo di alcuni fra i principali indici di bilancio relativi sia all'economicità di gestione che alla struttura patrimoniale e finanziaria della società.

A tal fine si è dapprima proceduto alla riclassificazione dei prospetti contabili secondo criteri utili alla elaborazione degli indici.

Riclassificazione del Conto Economico secondo il criterio del Valore Aggiunto (V.A.)

CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO				
	2016	2015	2016	2015
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	204.627	218.288	0,91%	0,86%
Variaz. delle riman. di prodotti in corso di lav., semilav. e finiti	-	-		
incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	366.945	453.936		
Altri proventi	21.894.542	24.643.422	97,46%	97,34%
PRODOTTO INTERNO LORDO	22.466.114	25.315.646	100,00%	100,00%
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	14.590	12.811	0,06%	0,06%
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo	-	-	0,00%	0,00%
Per servizi	19.522.846	19.833.207	86,90%	88,28%
Per godimento di beni di terzi	117.937	114.138	0,52%	0,51%
Oneri diversi di gestione	89.701	768.694	0,40%	3,42%
	19.745.074	20.728.850	87,89%	92,27%
VALORE AGGIUNTO	2.721.040	4.586.796	12,11%	20,42%
Costo del lavoro	1.392.951	1.474.625	6,20%	6,56%
MOL - EBITDA	1.328.089	3.112.171	5,91%	13,85%
Ammortamenti e accantonamenti:	235.636	475.475	1,05%	2,12%
a) ammortamenti immobilizzazioni immateriali	651	2.656	0,00%	0,01%
b) ammortamenti immobilizzazioni materiali	234.985	472.819	1,05%	2,10%
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-	0,00%	0,00%
Svalutazioni dei crediti commerciali	22.804	-	0,10%	0,00%
Accantonamenti caratteristici	291.000	1.908.000	1,30%	8,49%
REDDITO OPERATIVO-CARATTERISTICO	778.649	728.696	3,47%	3,24%
Proventi e oneri della gestione accessoria (proventi - oneri)			0,00%	0,00%
Proventi da partecipazioni	-	-	0,00%	0,00%
altri proventi finanziari	15.529	4.636	0,07%	0,02%
Utili/perdite su cambi su cambi			0,00%	0,00%
Rivalutazioni	-	-	0,00%	0,00%
Svalutazioni	-	-	0,00%	0,00%
RISULTATO GESTIONE ACCESSORIA	15.529	4.636	0,07%	0,02%
REDDITO OPERATIVO GLOBALE - EBIT	794.178	733.332	3,54%	3,26%
Oneri finanziari	12	1.066	0,00%	0,00%
REDDITO DI COMPETENZA	794.166	732.266	3,53%	3,26%
Proventi straordinari	0	0	0,00%	0,00%
Oneri straordinari	0	0	0,00%	0,00%
RISULTATO GESTIONE STRAORDINARIA	0	0	0,00%	0,00%
REDDITO PRE IMPOSTE	794.166	732.266	3,53%	3,26%
Imposte sul reddito dell'esercizio	44.263	139.400	0,20%	0,62%
REDDITO NETTO	749.903	592.866	3,34%	2,64%

Il conto economico evidenzia alcuni risultati intermedi.

Il MOL (o EBITDA) presenta in effetti un andamento meno positivo.

Tale indicatore rappresenta un peggioramento del risultato economico che è vero solo in apparenza. Esso infatti non tiene conto del fatto che tra i ricavi dell'esercizio precedente (che contribuiscono alla formazione del MOL) venivano ricompresi i contributi richiesti agli Enti soci per la

copertura degli accantonamenti al fondo rischi ed oneri di euro 1.908.000, accantonamenti stanziati per far fronte alle “riserve contrattuali” iscritte da Italiana Costruzioni Spa.

Al netto di tale quota di contribuzione (ricavi) e dei relativi accantonamenti il risultato economico individuato dal Reddito Operativo Caratteristico e dal Reddito Operativo Globale (EBIT) tra i due esercizi torna ad essere del tutto simile evidenziando un risultato migliore nel bilancio dell'esercizio in commento.

ANALISI DELLA REDDITIVITA'		
	2016	2015
R.O.E. redditività del capitale proprio (reddito netto/capitale proprio)	6,06%	5,10%

Il valore dell'indice (quoziente) fornisce il rendimento economico del Capitale di rischio.

Esso può essere inteso come un indicatore sintetico dell'economicità della gestione.

Espresso in termini percentuali, il valore di tale indice presenta un campo di variabilità molto ampio, e mettendo a confronto i dati dell'esercizio precedente mostra una tendenza al miglioramento dell'economicità dell'impresa.

Altri indicatori di economicità sono:

	2016	2015
R.O.I. redditività del capitale investito (reddito operativo/capitale investito)	0,90%	0,83%

	2016	2015
R.O.S. redditività delle vendite (reddito operativo caratteristico/ricavi netti di vendita)	3,47%	2,88%

	2016	2015
R.I. rapporto d'indebitamento (capitale investito/capitale proprio)	7,02	7,52

Tutti gli indicatori mostrano un andamento molto simile nel confronto con il dato dell'esercizio precedente con un lieve miglioramento nell'esercizio 2016.

Si provvede poi alla riclassificazione dello Stato Patrimoniale sulla base del criterio finanziario utile alla determinazione di alcuni indici patrimoniali e finanziari.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO - CRITERIO FINANZIARIO		
ATTIVITA'-INVESTIMENTI	2016	2015
Liquidità immediata	3.576.945	7.354.284
Depositi bancari e postali;	3.576.928	7.354.266
Assegni;	-	-
Denaro e valori in cassa.	17	18
Liquidità differite	5.056.912	12.127.243
Crediti v/altri	583.755	7.236.015
Crediti v/clienti	2.397.247	2.192.327
Crediti v/controllate, collegate e controllanti	1.035.939	2.601.108
Crediti tributari	1.016.426	-
Crediti tributari e per imposte anticipate	-	-
Ratei e risconti	23.545	23.339
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
Crediti fra le imm. Finanz.	-	74.454
Liquidità Immediata e Differita	8.633.857	19.481.527
Rimanenze	-	12.751
1) materie prime, sussidiarie e di consumo;	-	-
2) prodotti in corso di lavorazione e semilavorati;	-	-
4) prodotti finiti e merci;	-	-
5) acconti.	-	12.751
ATTIVO CIRCOLANTE	8.633.857	19.494.278
Immobilizzazioni materiali	73.026.678	62.615.683
1) terreni e fabbricati;	7.965.423	7.849.201
2) impianti e macchinari;	147.089	137.504
3) attrezzature industriali e commerciali;	111.210	150.271
4) altri beni;	137.337	139.564
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	64.665.619	54.339.143
Immobilizzazioni immateriali	28.642	3.888
1) costi d'impianto e di ampliamento;	-	-
2) costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità;	-	-
3) diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno;	-	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili;	1.228	1.728
5) avviamento;	-	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti;	-	2.160
7) altre	27.414	-
8) differenze da consolidamento	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	5.332.179	5.240.307
1) partecipazioni in imprese controllate, collegate, controllanti;	3.000	3.000
3) altri titoli;	-	-
4) azioni proprie	-	-
5) altri crediti oltre esercizio successivo	5.329.179	5.237.307
Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti oltre 12 mesi	-	-
Crediti dell'attivo circolante con scadenza oltre 12 mesi	-	-
ATTIVO FISSO	78.387.499	67.859.878
TOT. CAPITALE INVESTITO	87.021.356	87.354.156
PASSIVITA'-FINANZIAMENTI	2016	2015
Debiti a breve termine	10.041.381	14.923.413
Ratei e risconti	595.144	666.730
PASSIVO CORRENTE	10.636.525	15.590.143
Debiti a medio lungo termine	62.037.323	56.768.218
Fondi per rischi ed oneri	1.528.093	2.966.101
Fondo TFR	446.381	406.563
PASSIVO CONSOLIDATO	64.011.797	60.140.882
TOTALE CAPITALE DI TERZI	74.648.322	75.731.025
I. Capitale sociale	11.665.446	11.665.446
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione	-	-
IV. Riserva legale	29.643	-
V. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VI. Riserve statutarie	-	-
VII. Altre riserve	3	3
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo:	-71.961	-635.184
IX. Utile (Perdita) dell'esercizio	749.903	592.866
X. Capitale e riserve di terzi	-	-
XI. Utile di terzi	-	-
CAPITALE PROPRIO	12.373.034	11.623.131
FONTI DEL CAP. INVESTITO	87.021.356	87.354.156

Stato Patrimoniale a valori percentuali.

STATO PATRIMONIALE A VALORI PERCENTUALI									
2016		2015		2016		2015			
ATTIVO	importi	%	importi	%	PASSIVO	importi	%	importi	%
Liquidità immediate	3.576.945	4,11%	7.354.284	8,42%	PASSIVITA' CORRENTI	10.636.525	12,22%	15.590.143	17,85%
Liquidità differite	5.056.912	5,81%	12.127.243	13,88%	PASSIVITA' CONSOLID.	64.011.797	73,56%	60.140.882	68,85%
Disponibilità di magazzino	0	0,00%	12.751	0,01%					
ATTIVO CORRENTE	8.633.857	9,92%	19.494.278	22,32%	CAPITALE DI TERZI	74.648.322	85,78%	75.731.025	86,69%
Immobilizzazioni materiali	73.026.678	83,92%	62.615.683	71,68%	Capitale sociale	11.665.446	13,41%	11.665.446	13,35%
Immobilizzazioni immateriali	28.642	0,03%	3.888	0,00%	Riserve+Utili	707.588	0,81%	-42.315	-0,05%
Immobilizzazioni finanziarie	5.332.179	6,13%	5.240.307	6,00%	Patrimonio netto di terzi	0	0,00%	0	0,00%
ATTIVO IMMOBILIZZATO	78.387.499	90,08%	67.859.878	77,68%	CAPITALE PROPRIO	12.373.034	14,22%	11.623.131	13,31%
CAPITALE INVESTITO	87.021.356	100,00%	87.354.156	100,00%	CAPITALE INVESTITO	87.021.356	100,00%	87.354.156	100,00%

Indici di liquidità.

INDICI FINANZIARI DI LIQUIDITA'	2016	2015
R.C. rapporto corrente (attivo corrente/passivo corrente)	0,81	1,25

Tale valore indica il rapporto tra Attivo corrente e Passivo corrente.

L'assenza strutturale di Rimanenze, che come si sa costituisce attivo corrente solo in apparenza o per lo meno non è tale per la cosiddetta scorta minima di rimanenze di beni, rende tale indice assolutamente identico all'indice di liquidità primaria o "acid test" ove al numeratore entrano solo liquidità immediate e liquidità differite.

	2016	2015
T.A. indici primario di liquidità o acid test (liquidità immedate+liquidità differite)/passivo corrente)	0,81	1,25

Variazione del CCN.

	2016	2015
C.C.N. capitale circolante netto (attivo corrente - passivo corrente)	-2.002.668	3.904.135

La variazione del CCN mostra un andamento peggiorativo nel corso del 2016 che trova conferma nei dati del rendiconto finanziario. Tale situazione di squilibrio finanziario a breve termine è stato affrontato dalla società e ad esso si è posto rimedio anche tramite l'assunzione di finanziamenti durevoli.

Indici di copertura finanziaria.

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA

	2016	2015
I.M.S. indice del margine di struttura (capitale proprio/attivo immobilizzato)	0,16	0,17

	2016	2015
I.M.A.S.A. indice del margine di struttura allargato (capitale proprio + passivo consolidato/attivo immobilizzato)	0,97	1,06

Gli indici di copertura mostrano una sostanziale invarianza degli indicatori nel corso dell'esercizio.

5. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

La Società non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo nell'anno 2016.

6. SITUAZIONE FINANZIARIA E RISCHIO DI LIQUIDITA'

Anche nel corso del 2016 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 2016 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

_ i contributi degli Enti Soci per il TPL ed il 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 2016 sono state riscosse le tranches richieste in data 29.05.15 e 31.12.15 per un totale di euro 5.355.206.

Purtroppo le vicende amministrative che hanno coinvolto la Struttura di Missione, organo validante delle nostre richieste di erogazione del finanziamento CDP si sono protratte anche per l'anno 2016.

Sono state richieste con nostre note:

- il 16.09.2016 prot.AM 5322 per euro 2.303.738;

- il 29.12.2016 prot.AM 7427 per euro 3.201.893;

l'erogazione di contributi per investimenti effettuati nel 2016 che restano ancora alla data di chiusura del presente bilancio non ancora erogate nonostante i numerosi solleciti.

Il ritardo nell'erogazione del finanziamento con CDP ha posto la Società in una preoccupante situazione di carenza di fonti finanziarie, in parte attenuata dall'incasso di quanto spettante dal 2015, ma che ha comportato, al fine di ottemperare agli impegni verso i fornitori, l'attivazione della procedura per la concessione di un mutuo ipotecario per euro 7,1 milioni che ha visto il suo iter concludersi nei primi mesi del 2017 di cui si dà informazione nel paragrafo inerente ai fatti rilevanti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

Si informa che il passaggio del ramo TPL all'Agenzia Unica Romagnola con effetto dal 01 marzo 2017 ha comportato il trasferimento dei contributi regionali per servizi minimi di TPL alla nuova società.

Si fa presente che nei fatti di rilievo accaduti dopo chiusura esercizio viene riepilogata anche la situazione debitoria e creditoria nei confronti di ATG e Start Romagna affrontati un successione di accordi Prefettizi l'ultimo dei quali sottoscritto in data 23 febbraio 2017.

7. RISCHI DI NON CONFORMITA' ALLE NORME E INFORMAZIONI ATTINENTI ALL'AMBIENTE ED AL PERSONALE

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 2016 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 negli organi societari intervenute in corso d'anno ed in particolare nel ruolo di Presidente dell'Organo Amministrativo quale Legale Rappresentante Aziendale 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 il ruolo è stato sostenuto dalla Rag.ra Monica Zanzani fino al aprile 2016 ed a seguito delle sue dimissioni dal nuovo Presidente Massimo Paganelli per la restante parte dell'anno. In previsione delle modifiche societarie con il trasferimento del ramo d'azienda relativo al TPL (e delle sei unità lavorative ad esso connesso) alla neo-costituita Agenzia Unica Romagnola ed alla trasformazione della parte residuale di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini in Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, nelle ultime settimane dell'anno è stato pianificato l'abbandono della sede storica di viale C.A. Dalla Chiesa ed il trasferimento di tutto il personale ivi allocato nella palazzina centrale di via Dario Campana, 65 (adiacente alla sede già occupata al civico 67) attraverso la stipula di contratto di affitto con AMIR S.p.A. proprietaria dell'immobile.

Per effetto di tali mutazioni appare 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 revisione 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) per le due sedi di via Dario Campana 65 e 67;
- 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;
- valutazione dei rischi collegati allo stress – lavoro collegato ai sensi dell'art. 28 comma 1 – in fase di rinnovo da avviare successivamente alla scissione societaria.

8. 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 segg. 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.

9. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO - Adempimenti circa valutazione del rischio di crisi aziendale D.Lgs 175/2016

Va premesso che P.M.R. è una società consortile a responsabilità limitata ai sensi dell'art 2615-ter cc e che per Statuto può operare per conto e nell'esclusivo interesse dei soci, con esclusione di ogni fine di lucro, sia diretto che indiretto; sempre per previsione statutaria è previsto che i soci versino contributi consortili, sulla base di un bilancio previsionale, tali da garantire equilibrio economico e pronta copertura dei costi di gestione, quindi per definizione soggetta a pareggio di bilancio.

La Società già predisporre e sottoporre al Consiglio di Amministrazione ed all'Assemblea dei Soci, secondo le norme statutarie i seguenti documenti:

- il Bilancio previsionale,
- il Piano poliennale degli investimenti,
- la relazione semestrale circa l'andamento della Società nel primo semestre ed in prospettiva all'intero anno in corso,
- il Bilancio consuntivo d'esercizio,

documenti dai quali si evincono in maniera dettagliata sia la situazione economico/finanziaria che le eventuali criticità della gestione.

Ciò premesso, in attuazione dell'art. 6 comma 2 e 4 del D.Lgs 175/2016, si redige questa Sezione con lo scopo di ottemperare agli obblighi previsti dall'art. 6 dall'art. 14 comma 2 del richiamato Decreto, noto anche come "Testo Unico delle Società a partecipazione pubblica".

Al fine di ottemperare al disposto del richiamato Decreto Legislativo l'organo amministrativo propone di adottare "indicatori di crisi" aziendale al verificarsi di almeno tre dei quali si proceda, senza indugio, ad agire come da previsioni dell'art. 14 comma 2.

POSSIBILI INDICATORI DI CRISI

1) la gestione operativa della società è negativa per tre esercizi consecutivi in misura pari o superiore a percentuale determinata (differenza tra valore e costi della produzione: A meno B, ex articolo 2425 c.c.);

- 2) le perdite di esercizio cumulate negli ultimi tre esercizi, al netto degli eventuali utili di esercizio del medesimo periodo, hanno eroso il patrimonio netto in una misura superiore a percentuale determinata, inferiore a un terzo del Capitale Sociale;
- 3) la relazione redatta dalla società di revisione, quella del revisore legale o quella del collegio sindacale rappresenti dubbi di continuità aziendale;
- 4) l'indice di struttura finanziaria, dato dal rapporto tra patrimonio più debiti a medio e lungo termine e attivo immobilizzato, è inferiore a 1 in una misura superiore a percentuale determinata;
- 5) il peso degli oneri finanziari, misurato come oneri finanziari su fatturato, è superiore a percentuale determinata.

L'organo amministrativo procederà alla determinazione delle percentuali soggette, comunque, a periodiche revisioni.

Il rischio di crisi aziendale a cui P.M.R. potrebbe oggettivamente incorrere - essendo P.M.R. come fatto già presente in premessa, una società consortile a responsabilità limitata che opera per conto e nell'esclusivo interesse dei soci con esclusione di ogni fine di lucro, Società soggetta a contribuzione consortile per il pareggio di bilancio - è quello di carenza finanziaria dovuto ad un ritardo nelle erogazioni delle contribuzioni consortili piuttosto che nelle erogazioni contributive degli Enti cofinanziatori del Trasporto Rapido costiero.

Va poi evidenziato che, con decorrenza dal 2017 e fino a nuove disposizioni di legge e/o del Comune di Rimini, ai sensi dell'art. 19 comma 5 del D. Lgs 175/2016, P.M.R. è tenuta ad osservare gli obiettivi fissati dal Comune di Rimini in materia di "Spese di funzionamento" ed in materia di "Costo complessivo del personale".

10. RINVIO DELL'ASSEMBLEA PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO

La Società visto che a seguito della recente operazione di scissione vi è stata una riorganizzazione del settore amministrativo, che l'applicazione dei nuovi principi contabili nazionali OIC 2016 in vigore dall'esercizio 2016 come da D. Lgs n.139/2015 comporta significative novità in tema di redazione del bilancio di esercizio, si è avvalsa dalla possibilità di usufruire del maggior termine di cento ottanta giorni, concesso dall'articolo 2364 C.C., per convocare, negli usuali modi, i soci in assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2016.

Pertanto l'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio di esercizio verrà convocata entro e non oltre i cento ottanta giorni scadenti il 29 giugno 2017.

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,

RELAZIONE UNITARIA DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI

All'Assemblea dei Soci della società Patrimonio Mobilita' Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile

Premessa

Il collegio sindacale, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, ha svolto sia le funzioni previste dagli artt. 2403 e ss. 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 della società Patrimonio Mobilita' Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile, costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2016, dal conto economico, dal rendiconto finanziario 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 internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, del D.Lgs. n. 39/2010. 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 e 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 della società Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile al 31 dicembre 2016, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Richiami di informativa

Il collegio richiama l'attenzione sui seguenti argomenti

Materiale rotabile TRC

Per quanto riguarda la fornitura del materiale rotabile, nel mese di Agosto 2016 si è proceduto alla stipula dell'addendum contrattuale con l'individuazione del nuovo veicolo Equi.City18T. Il contratto prevede il recupero a favore della Stazione Appaltante delle anticipazioni versate all'APTS (Società fallita) per la costruzione del primo mezzo Phileas ed è soggetto a clausola sospensiva in attesa dell'emanazione del Decreto Ministeriale per il completamento del finanziamento previsto in Delibera CIPE n.93/2006 per il quale, nonostante i numerosi solleciti, al momento di approvazione del presente bilancio di esercizio non è dato conoscere i tempi per la conclusione della procedura da parte dei Ministeri Competenti. Come segnalato nella relazione sulla gestione, questo ritardo pone pesanti condizionamenti alle fasi di collaudo e di pre-esercizio del sistema che dovrebbero essere attivate al momento dell'ultimazione delle attività lavorative previste per gli ultimi mesi del 2017. E' concreto il rischio di trovarsi una infrastruttura terminata ma non ancora utilizzabile dal pubblico per la

mancanza del rotabile, con ripercussioni di natura economica e presentarsi di una evidente situazione di danno per l'immagine e l'interesse pubblico. In ragione di ciò, P.M.R. ha notificato in data 17/03/2017 un atto di messa in mora e di diffida ad adempiere al MIT ed al MEF, al fine di sollecitare il completamento dell'istruttoria, non escludendo il ricorso di un'azione giudiziaria.

I rapporti con l'Amministrazione Centrale

Si evidenziano criticità relative ai tempi di esperimento di rimborso della quota di contribuzione statale, richieste agli organi competenti che provocano sulla gestione finanziaria dell'azienda una prolungata ed ingente esposizione finanziaria per fare fronte alle anticipazioni necessarie per il dovuto pagamento dei fornitori di servizi e lavorazioni. L'Organo Amministrativo indica nella relazione sulla gestione che appare evidente la necessità che la Società si doti di idonei strumenti finanziari in affiancamento al mutuo ipotecario per la copertura della propria quota di cofinanziamento recentemente stipulato, in grado di garantire, a fronte del pagamento di quote di interessi, l'anticipazione delle somme necessarie per fare fronte agli obblighi previsti contrattualmente.

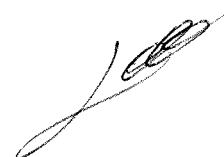
Classificazione dei crediti e debiti nei confronti degli enti soci

Nel corso della revisione è stato rilevato e segnalato all'organo amministrativo che nel bilancio di esercizio i valori indicati nello stato patrimoniale alle voci C 4) verso controllanti e D 11) verso controllanti, si riferiscono come indicato nella nota integrativa, ai crediti e debiti nei confronti di tutti gli enti soci. In base al disposto dell'art. 2359 del codice civile il collegio ritiene che debba essere considerato socio controllante solo il Comune di Rimini e che pertanto i crediti e debiti riferiti agli altri soci debbano essere classificati rispettivamente alle voci C 5) quater - verso altri e D14 - altri debiti, dello stato patrimoniale.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della società Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l., con il bilancio d'esercizio della società Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. al 31 dicembre 2016. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della società Patrimonio Mobilità



Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. al 31 dicembre 2016.

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

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

Attività svolta

Il collegio sindacale in carica, e' stato nominato dall'assemblea dei soci del 28.06.2016, Il collegio ha tenuto periodiche riunioni e nei relativi verbali e' riportata la sintesi dell'attività di controllo e vigilanza eseguita.

Durante le verifiche periodiche, il collegio ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla Società. 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. Per quanto è stato possibile riscontrate 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. Nei limitati e marginali casi di deroga allo statuto da parte dell'organo amministrativo, il collegio non ha ravvisato i sopra menzionati effetti ed ha provveduto a fornire apposita segnalazione nel corso delle sedute del cda e delle verifiche periodiche;
- 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;
- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile così come esistente alla data del 31.12.2016, 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, comma 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 progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario 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 in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione.

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

- i criteri utilizzati nella valutazione e nella formazione del bilancio chiuso, tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs. n.139/2015 che ha dato attuazione alla direttiva europea 213/34/UE, modificando i principi contabili nazionali; al fine di rendere i valori di bilancio comparabili con quelli del bilancio precedente sono stati posti in essere adattamenti alle voci dello stato patrimoniale e del conto economico dettagliati nella nota integrativa;
- 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 5, c.c.;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti e 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;
- gli impegni, le garanzie e le passività potenziali sono stati esaurientemente illustrati;

- in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa la destinazione del risultato netto di esercizio esposta in chiusura della nota integrativa, 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 2016, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 749.903.

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 2016, così come redatto dagli amministratori.

Rimini 9 giugno 2017

Il collegio sindacale

Presidente Dott. ROBERTO LAURI,

Sindaco effettivo Rag. MARIANGELA PASSERINI

Sindaco effettivo Dott. FABIO SCALA

