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 € 10.833.607 i.v.

Relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31.12.2017

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. *ATTIVITA' DI MONITORAGGIO SU ORGANISMI PARTECIPATI - OBIETTIVI STRATEGICI E SUL COMPLESSO DELLE SPESE DI FUNZIONAMENTO*

11. *RINVIO DELL'ASSEMBLEA PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO*

12. *ALTRE INFORMAZIONI PREVISTE DALL'ART.2428 DEL CODICE CIVILE*

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

Signori soci,

il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2017 che viene sottoposto alla Vostra approvazione registra una PERDITA di euro 31.983.

Il 2017 è stato caratterizzato dalla scissione del ramo aziendale "Trasporto Pubblico Locale" che dal 1 marzo ha dato vita all'Agenzia della Mobilità Romagnola - A.M.R. srl consortile ed alla modifica di Agenzia Mobilità provincia di Rimini in Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile.

Oggi il compito prioritario di P.M.R. è quello di gestire i beni di sua proprietà che sono funzionali al servizio di trasporto pubblico locale, qualificare le aree di fermata del trasporto pubblico locale, completare la realizzazione della prima tratta del "Trasporto Rapido Costiero" e sviluppare progetti volti alla sua implementazione verso la zona nord (Rimini Fiera ed entroterra santarcangiolese) e la zona sud (Cattolica e Valconca).

L'attività del 2017 e le risultanze di bilancio sono però ancora condizionate dall'attività di "Authority del TPL", ciò sia per le funzioni svolte nel primo bimestre 2017 sia in conseguenza dei due accordi che l'allora AM e START/ATG hanno sottoscritto avanti il Prefetto di Rimini lo scorso 23 febbraio 2017, poi ratificati in sede assembleare.

Con un primo accordo ("Accordo per esecuzione del Lodo") si sono definite le modalità attuative del Lodo irrituale Prefettizio pronunciato l'8 giugno 2016 e volto a definire i sospesi fra il Gestore del Trasporto pubblico Locale e PMR; più specificatamente, si è convenuto di coprire parte del credito vantato dal Gestore attraverso la vendita a START della Palazzina Uffici situata in via C. A Dalla Chiesa 38, previa sua dichiarazione di strumentalità; si sono poi definite modalità e tempistiche di pagamento che sono poi state differite ad un momento successivo la vendita della palazzina (non ancora avvenuta al momento della redazione della presente relazione).

Con un secondo atto ("Proposta di accordo bonario per risoluzione del contenzioso Atto d'obbligo /TPL 2017") volto a risolvere il contenzioso fra le Parti venivano definiti transattivamente - e per il solo 2017 -i valori dell'Atto d'Obbligo 2017, la cui applicazione a partire dal 1 marzo 2017 è divenuta competenza di AMR. Fra gli impegni assunti con il precitato Atto, AM si faceva garante nei confronti di START di coprire con proprie risorse dei mancati introiti tariffari di START fino alla cifra massima di euro 560.000, oggi divenuti euro 467.605.

Quelli sopra citati sono gli ultimi atti emanati da AM/PMR volti a disciplinare la gestione del Trasporto Pubblico Locale: ora la competenza è esclusivamente di A.M.R., unico soggetto titolato a programmare e controllare i servizi e soprattutto a ricoprire il ruolo di Stazione Appaltante della prossima gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale. In questo contesto, compete a PMR il compito di affittare ad A.M.R. i beni di sua proprietà che sono funzionali all'effettuazione dei servizi, fra i quali prioritario rilievo avrà l'infrastruttura TRC.

Con l'adozione della 4° variante al contratto d'appalto per la realizzazione del TRC si sono definiti gli ultimi aspetti realizzativi della parte infrastrutturale dell'intervento, che ha visto dichiarare la "fine lavori" lo scorso 31 gennaio 2018. Il Comune di Rimini ha promosso ed economicamente sostenuto la fornitura di particolari pensiline, progettate dal Comune stesso e già in fase avanzata di installazione.

L'ultimo tassello necessario al completamento dell'intervento era rappresentato dalla fornitura dei nove veicoli elettrici "EXQUI.CITI18", prodotti dall'A.T.I costituita da Kiepe Electric Gmbh, Kiepe Electric srl e da

Van Hool . Il Contratto era soggetto a condizione sospensiva che si è positivamente risolta con l'emanazione del Decreto Ministeriale "Delrio" n. 587 del 22.12.2017 (pubblicato sulla G. U.R.I. n. 22 del 27.01.2018), con il quale sono stati stanziati fondi dedicati all'acquisto dei veicoli TRC. Il ritardo nell'erogazione di questo finanziamento, tutto imputabile a ritardi del CIPE e dei Ministeri interessati (l'impegno statale era già contenuto nella delibera CIPE del 29.3.2006 n. 93!), non ha comunque comportato significativi ritardi rispetto al nostro cronoprogramma; ciò è avvenuto grazie alla disponibilità, manifestata dai fornitori, di comprimere il più possibile i tempi di consegna della flotta ed alla collaborazione di START che ha consentito di effettuare prove e verifiche tecniche propedeutiche alle fasi di collaudo del sistema.

Auspicabilmente, il sistema sarà nelle condizioni tecniche di poter entrare in esercizio entro l'estate 2019: con questa previsione, PMR ha commissionato ad esperti del settore uno studio per valutare la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino provinciale di Rimini alla luce dell'entrata in esercizio del TRC. Lo studio, svolto in coordinamento con AMR ed il Comune di Rimini (per la parte relativa ai servizi urbani che interessano la Città) costituirà un fondamentale punto di partenza per una nuova programmazione dei servizi minimi di Trasporto Pubblico Locale, da attuare a cura di AMR già a partire dal 2019 e da considerare come un cardine per la definizione delle condizioni regolanti le future assegnazioni dei servizi di TPL.

PMR si accinge a portare a termine il suo mandato, consegnando al territorio un'infrastruttura che consentirà di ripensare la mobilità di cittadini e turisti, agevolando anche gli spostamenti in bicicletta a medio-lungo raggio: i veicoli TRC saranno infatti in grado di ospitare anche utenti "a due ruote".

E' ora il momento di estendere il sistema, creando una rete di trasporto che prosegua, rispettivamente, a nord della Stazione di Rimini ed a sud della stazione di Riccione (cosa peraltro già pianificata attraverso l'Accordo di Programma sottoscritto nel 2008), e magari iniziando a gettare le basi per successive ulteriori ramificazioni anche da/per nuovi bacini o infrastrutture del territorio a forte domanda di trasporto.

Il momento è favorevole: il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a fine 2017 ha stanziato risorse importanti per lo sviluppo di sistemi metropolitani e tramviari, ed il nostro territorio ne ha già beneficiato con lo stanziamento di cui al Decreto Ministeriale 587 del 22.12.2017 sopra citato. A breve dovrebbero essere resi disponibili ulteriori fondi per complessivi 3, 5 miliardi di euro da dedicare allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa. Esistono specifici parametri e condizioni per l'assegnazione di questi fondi, che classificano prioritari quei progetti di fattibilità che si pongono in continuità rispetto agli impegni già assunti in passato e basati su analisi di costi- benefici che evidenziano la loro utilità trasportistica e la loro sostenibilità economica.

Crediamo che questa possa essere un'enorme opportunità per la mobilità del bacino provinciale riminese, da cogliere muovendosi con celerità.

A questo scopo PMR ha già predisposto avanzati progetti di fattibilità ed auspica, con la fattiva collaborazione dei suoi Enti Soci (condizione questa imprescindibile per poter concorrere all'assegnazione dei finanziamenti) ed il supporto della Regione Emilia Romagna di poter essere un utile strumento per lo sviluppo nel nostro territorio di sistemi di trasporto innovativi, da realizzare non necessariamente ed esclusivamente secondo i canoni seguiti per la realizzazione del 1° stralcio TRC Rimini FS – Riccione FS (per esempio, utilizzando la rete viaria esistente).

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

Il 16 gennaio 2017 si è perfezionato il percorso di scissione parziale e proporzionale di Agenzia Mobilità Provincia di Rimini A.M. – S.r.l. consortile e di ATR S.r.l. consortile a favore di Ambra S.r.l. L'operazione ha determinato la nascita di Agenzia della Mobilità Romagnola – A.M.R. S.r.l. consortile che, a partire dal 1° marzo 2017, svolge in via esclusiva le funzioni di Agenzia della Mobilità previste dall'art. 19 della Legge Regionale 30/98 per l'intero ambito romagnolo.

Agenzia Mobilità provincia di Rimini – A.M. S.r.l. consortile (dal 1° marzo denominata Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. S.r.l. consortile) ha quindi svolto la funzione di Ente programmatore ed affidatario dei servizi TPL per due mensilità, regolando il servizio sulla base di 4 Atti d'imposizione dell'obbligo di fornire i servizi TPL per tutto il 2017, emanati a dicembre 2016 ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007 a carico:

- del Consorzio A.T.G per 7.023.932 chilometri, di cui 5.555.982 di servizio urbano (comprendente 600.000 chilometri di servizio filoviario) e 1.467.950 di servizio extraurbano;
- del Consorzio Valmabus per 308.000 chilometri (interamente svolti nell'Alta Valmarecchia);
- della ditta Merli di Nanni & C. Snc per il servizio a chiamata svolto nell'area intorno al Comune di Morciano di Romagna;
- della Coop. Sociale "La Romagnola" per il servizio a chiamata svolto nei Comuni di Poggio Torriana, Santarcangelo di Romagna e Verucchio.

Gli atti d'obbligo sono stati poi ceduti ad AMR quale obbligazione facente parte del ramo aziendale TPL, confluito nella neo costituita società unitamente a tutto il personale dedicato a questa attività.

La "*Proposta di accordo bonario per la risoluzione dell'atto contenzioso sull'Atto d'Obbligo TPL 2017*" sottoscritta presso la Prefettura di Rimini il 23.02.2017 ha poi modificato le condizioni economiche dell'Atto d'Obbligo imposto al Consorzio ATG, non incidendo sulla programmazione dei servizi, che peraltro aveva già mantenuto condizioni di continuità rispetto al 2016.

La puntuale consuntivazione dei servizi di trasporto pubblico del bacino provinciale di Rimini avviene avendo a riferimento le percorrenze relative all'intero anno solare 2017: in questa sede non si è quindi ritenuto opportuno relazionare su dati tecnici estremamente parziali e non significativi, che saranno invece esaustivamente e puntualmente trattati negli atti del Bilancio 2017 di AMR.

Merita solo ricordare che, ai fini della determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale per gli anni 2016 -2018, l'atto di riferimento è la deliberazione di Giunta Regionale n. 639 del 16.05.2016, con la quale vengono fissate anche le risorse regionali destinate ad ogni bacino, non modificabili in caso di riduzioni comprese entro il limite del 2,5% di vetture *km.

2.2 REALIZZAZIONE DEL TRASPORTO RAPIDO DI COSTA

Anche per l'esercizio 2017 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.

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 – La convenzione con il comune di Riccione per lo scambio di opere pubbliche di rispettiva competenza;

A.3 – 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;

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;

D.1 – Il completamento delle procedure espropriative;

D.2 – L'acquisizione delle aree ferroviarie;

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 – Procedimenti in sede penale;

G.2 – Procedimenti in sede civile;

G.3 – Procedimenti innanzi al Tribunale Amministrativo della Regione Emilia – Romagna;

G.4 – Procedimenti innanzi alla Corte di Appello della Regione Emilia – Romagna;

G.5 – Procedimenti innanzi alla Corte di Cassazione;

G.6 – Procedimento innanzi al Tribunale del Brabante Orientale (NL);

H. – I rapporti con l'Amministrazione Centrale;

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

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

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

L. – Ruolo di PMR come soggetto co-finanziatore;

M. – Le procedure per il completamento e la messa in esercizio dell'opera;

M.1 – Le conseguenze del ritardo nel finanziamento ministeriale;

M.2 – La convenzione stipulata con il Gestore START Romagna;

M.3 – Il procedimento di collaudo del sistema di trasporto;

M.4 – Il procedimento di apertura al pubblico esercizio del sistema di trasporto;

M.5 – Le procedure di affidamento dell'infrastruttura quale bene strumentale al servizio;

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, le attività di esecuzione dei lavori sono proseguite secondo i programmi tracciati dalla Direzione Lavori lungo l'intero sviluppo lineare della tratta e l'intervento per quanto riguarda la realizzazione delle opere civili e gli impianti di trazione risulta prossimo alla conclusione.

Dal punto di vista economico la Direzione Lavori ha emesso al 31.12.2017 n.28 SAL per un importo complessivo di 40,1 milioni di euro (pari ad oltre il 96% dell'intero importo contrattuale).

Sono state concluse tutte le 38 opere d'arte necessarie alla realizzazione dell'opera di cui 37 già consegnate, mentre l'ultima, (il sottopasso carrabile Bellini), sarà affidata quanto prima all'Amministrazione Comunale di Riccione.

Risultano inoltre riaperte al pubblico tutte le strade adiacenti all'infrastruttura sia nel comune di Rimini che nel comune di Riccione.

Il tracciato e l'impianto di trazione risultano completati e sono già in corso i test e le verifiche propedeutiche alle attività delle Commissioni di Collaudo.

Al termine del 2017 risultano ancora in corso lavorazioni di minore entità, di seguito elencate, che verranno portate a termine nei primi mesi dell'anno:

D) il completamento dell'installazione degli arredi di fermata;

DI) la realizzazione di finiture superficiali in corrispondenza di alcune banchine di fermata;

DII) l'installazione di alcune recinzioni al confine;

DIII) l'esecuzione di interventi di ripristino su alcune strade comunali.

Dal punto di vista della gestione contrattuale si è proceduto alla redazione della variante n.4, approvata con atto n.73/2017 del 27.09.2017, dal Consiglio di Amministrazione di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini in qualità di Stazione Appaltante ai sensi dell'art. 169, comma 3 del D.lgs. 163/2006, che ha recepito le modifiche migliorative non sostanziali resesi opportune per circostanze tecniche sopravvenute nel corso dei lavori e, in particolare, per soddisfare specifiche richieste di adeguamento da parte delle Amministrazioni.

La variante ha comportato complessivamente un maggior costo pari a € 2.409.149,98 per maggiori affidamenti di cui:

DIV) € 1.337.332,48 per oneri connessi alla fornitura e posa in opera degli arredi di fermata nel comune di Rimini attraverso l'utilizzo dei fondi regionali e comunali di cui all'Accordo di Programma e di Servizio per la mobilità sostenibile 2011 – 2013, scheda progettuale 4.1 "Autostazione TPL / Capolinea e Fermate TRC";

DV) € 1.071.817,50 per maggiori opere e dotazioni impiantistiche aventi carattere migliorativo.

Nello specifico tali maggiori opere vengono elencate di seguito

DVI) maggiori opere per la realizzazione del sottovia Bellini derivanti da difficoltà costruttive incontrate in fase esecutiva per la vicinanza con il porto canale dovute a difformità dai progetti disponibili delle opere d'arte presenti nelle immediate vicinanze (sponde del Rio Melo e ponte ferroviario);

DVII) modifica alla scala di accesso alla fermata n.16 "Porto" derivante da una richiesta dell'Amministrazione Comunale di valutare la realizzazione di una struttura in accosto in acciaio in luogo della struttura in calcestruzzo in appoggio alla spalla lato nord del ponte sul Rio Melo;

DVIII) sistemazione marciapiedi lato monte nelle vie adiacenti il tracciato del TRC nel comune di Riccione derivante dalla volontà dell'Amministrazione Comunale di procedere direttamente alle opere di compensazione ambientale del verde nella zona del cosiddetto "Parco degli Olivetani" inserendolo all'interno del proprio programma degli investimenti. A seguito di questa volontà l'Amministrazione Comunale ha richiesto la sistemazione delle pertinenze stradali sul lato monte dei viali adiacenti all'infrastruttura pesantemente rimaneggiate dagli interventi dal viale delle Magnolie

fino al termine della via Portovenere in direzione nord;

DIX) modifiche al confine con l'infrastruttura ferroviaria costituite dalla realizzazione di varchi di accesso di servizio in corrispondenza del termine delle banchine di attesa di ogni fermata, dalla sostituzione delle recinzioni al confine con la Stazione di Miramare FS e dallo spostamento delle recinzioni in PRFV (materiale isolante) in corrispondenza dei portali della trazione elettrica ferroviaria a seguito dei lavori di modifica e velocizzazione della linea adriatica nel frattempo programmati da RFI;

DX) fornitura e posa in opera di arredi di fermata in comune di Riccione con elementi di maggior pregio in ottemperanza alle prescrizioni dell'Ufficio MIBAC territorialmente competente di migliore inserimento e caratterizzazione urbanistica dell'opera e di integrazione per quanto riguarda il capolinea di Riccione con i lavori di riqualificazione della fermata di Riccione FS eseguiti da parte di RFI;

DXI) modifiche di alcuni dettagli nelle aree di fermata consistenti in opere di adattamento e miglioramento ai fini di un migliore inserimento dell'opera allo stato dei luoghi e di installazione di fusibili in materiale plastico di rivestimento della parte superiore del cordolo di banchina per incrementare la sicurezza intrinseca del tracciato e per favorire il migliore accosto dei mezzi al marciapiede;

DXII) ampliamento del sistema di illuminazione dell'opera (previsto originariamente per le sole aree di fermata) con previsione di fornitura e posa in opera degli elementi necessari all'estensione anche alla via di corsa;

DXIII) adeguamento del progetto di posa della linea di elettrificazione connesso alla trasformazione delle fermate di tipo "C" a banchina centrale in tipo "A" a marciapiedi contrapposti, oltre ad alcune lievi correzioni e fluidificazioni del tracciato;

Inoltre sono state affidate all'Appaltatore, ai sensi dell'art. 57 del Codice, opere complementari derivanti da attività precedentemente affidate tramite convenzione ad HERA S.p.A. per lo spostamento di sottoservizi e per la risoluzione di interferenze, ed opere sostitutive di indennità espropriative di soprassuoli (relative al rifacimento di recinzioni, eseguite direttamente dalla stazione appaltante in sostituzione della corresponsione dell'indennità) per un importo complessivo pari a € 383.276,36 (comprensivi degli oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza).

A seguito dell'approvazione di tale variante n.4 l'importo contrattuale complessivo per la realizzazione dell'infrastruttura risulta essere pari a € 44.142.488,74 di cui:

- € 41.888.609,32 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, di importo pari a € 1.618.879,42) ad indennizzo per andamento anomalo del contratto, per circostanze non addebitabili all'Appaltatore di cui si è data illustrazione nella relazione di bilancio consuntivo 2016.

L'importo rientrante nel quadro economico (€ 41.888.609,32) risulta poi così suddiviso:

- € 34.844.957,11 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;
- € 6.139.675,26 per inserimento nel contratto, di lavori previsti nel progetto definitivo approvato dal CIPE,

quali opere complementari ai sensi dell'art. 57 del Codice valore questo notevolmente al di sotto della soglia ammissibile per legge (50% dell'importo contrattuale originario – € 15.850.991,63).
Di detti importi e del riepilogo delle diverse successive evoluzioni del contratto in itinere si rimandano i dettagli nell'apposito riepilogo tabellare riportato nella pagina seguente.
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 184 giorni naturali e consecutivi per dare finite le lavorazioni, la cui ultimazione è stata pertanto fissata al 31.01.2018.
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, nel gennaio 2017 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.
Il Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ex L.17 dicembre 2012 n.221 – D.M. del 30.01.2013 n.27, nella seduta del 24 gennaio 2018 (situazione rilevante verificatasi dopo la chiusura del bilancio 2017) con voto n.91/CTP/RN ha rilasciato nulla osta tecnico ai fini della sicurezza ex art. 3 del D.P.R. 753/80 sulle varianti e sul progetto degli impianti tecnologici del sistema di Trasporto Rapido Costiero Rimini – Fiera Cattolica, I^ stralcio funzionale Rimini FS – Riccione FS.
La Commissione di Collaudo si è riunita due volte nel corso dell'anno al fine di procedere alle necessarie attività di verifiche e controlli in corso d'opera dell'iter di realizzazione dell'infrastruttura ed ha supportato la Stazione Appaltante nel proseguimento delle attività.
Analogamente sono proseguite le attività di collaudo in corso d'opera di tipo tecnico-specialistico sia per quanto riguarda le strutture in cemento armato, sia per quelle impiantistiche a carattere elettrotecnico per la parte di trazione.
Le attività di cantiere si sono svolte regolarmente in assenza di problematiche dal punto di vista tecnico ed amministrativo, senza il verificarsi di alcun problema sul versante della sicurezza delle lavorazioni e dei luoghi di lavoro e senza riserve iscritte nel registro di contabilità.
Tutte le aree occupate in via provvisoria, e consegnate all'Impresa, esterne al sedime dell'opera, sono state riconsegnate senza che sia insorto contenzioso ed allo stato non risultano richieste di danni o diffide relativamente all'esecuzione dei lavori.

TABELLA DI RIEPILOGO DEGLI IMPORTI RELATIVI ALL'APPALTO PRINCIPALE DI REALIZZAZIONE DEL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO
1^ TRATTA FUNZIONALE RIMINI FS – RICCIONE FS

n.	data	Atto	totale	importo contratto	opere complementari	adeguamenti	danni
1	25-06-08	Contratto appalto su progetto definitivo	€ 30.800.781,60	€ 30.800.781,60			
2	06-02-09	Convenzione per l'esecuzione del contratto e differimento dei termini					
3	11-09-09	1^ addendum al contratto di appalto					
4	29-07-10	2^ addendum al contratto di appalto					
5	20-06-11	3^ addendum al contratto di appalto					
6	04-07-12	Approvazione progetto esecutivo	€ 34.420.302,39	€ 901.201,68	€ 2.718.319,11		
7	18-07-13	4^ addendum al contratto di appalto	€ 35.324.279,34			€ 903.976,95	
8	10-11-14	Variante n.1 ex art. 169 D.lgs. 163/06	€ 37.459.395,07	- € 635.000,00	€ 2.770.115,73		
9	10-11-14	Atto di transazione art. 239 D.lgs. 163/06	€ 38.094.395,07				€ 635.000,00
10	30-12-15	Variante n.2 ex art. 169 D.lgs. 163/06	€ 38.851.903,31	€ 489.544,18	€ 267.964,06		
11	29-06-16	Accordo bonario ex art. 240 D.lgs. 163/06	€ 40.470.782,73				€ 1.618.879,42
12	13-12-16	Variante n.3 ex art. 169 D.lgs. 163/06	€ 41.350.062,40	€ 879.279,67			
13	27-09-17	Variante n.4 ex art. 169 D.lgs. 163/06	€ 44.142.488,74	€ 2.409.149,98	€ 383.276,36		
		TOTALE	€ 44.142.488,74	€ 34.844.957,11	€ 6.139.675,26	€ 903.976,95	€ 2.253.879,42

NOTE

1. Stipulato con CO.GE.L Spa in A.T.I. con Balfour Beatty Rail e Teknosonda S.r.l.;
2. Differimento dei termini dovuto alla mancata disponibilità del finanziamento statale di cui alla Delibera CIPE n.93/2006;
3. Sostituzione di CO.GE.L S.p.A. con Italiana Costruzioni Spa che diventa Mandataria del raggruppamento;
4. Ulteriore differimento dei termini perdurando la mancata emanazione del Decreto MIT-MEF per la disponibilità del finanziamento statale;
5. 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;
6. Approvazione progetto esecutivo ed affidamento lavori complementari ex art. 57 D.lgs. 163/06;
7. Adeguamento contrattuale per anomalo avvio delle attività esecutive dovuto esclusivamente al ritardo con il quale è stato emanato il decreto interministeriale di assegnazione del finanziamento statale rispetto alla sottoscrizione del contratto (giugno 2008 – luglio 2012);
8. Approvazione variante n.1 ex art. 169 D.lgs. 163/06 ed affidamento lavori complementari ex art. 57 D.lgs. 163/06;
9. Riconoscimento danni per interruzioni del cantiere da addebitarsi integralmente al comune di Riccione;
10. Approvazione variante n.2 ex art. 169 D.lgs. 163/06 ed affidamento lavori complementari ex art. 57 D.lgs. 163/06;
11. Riconoscimento danni di cui € 1.453.953,80 da addebitarsi al comune di Riccione per azioni ostative all'esecuzione dei lavori, € 108.783,40 da addebitarsi al fallimento APTS e € 84.142,22 per riconoscimento riserve contabili;
12. Approvazione variante n.3 ex art. 169 D.lgs. 163/06 ed affidamento lavori complementari ex art. 57 D.lgs. 163/06;
13. Approvazione variante n.4 ex art. 169 D.lgs. 163/06 ed affidamento lavori complementari ex art. 57 D.lgs. 163/06;

A.2 – 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 prevedeva 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 fosse stata interessata dai lavori.

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

A tal fine è stato stipulato in data 18.04.2017 con gli Uffici preposti dell'Amministrazione Comunale di Riccione una convenzione per lo scambio di opere pubbliche di rispettiva competenza che prevedeva le seguenti clausole:

- il comune di Riccione si è impegnato 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 è impegnata alla realizzazione dei lavori di rifacimento delle pertinenze stradali sul lato monte dei Viali delle Magnolie, dei Mille, Rimini e Viale 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 sono risultati 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 il 31.12.2017 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 è avvenuto nell'ambito del contratto principale di realizzazione dell'Infrastruttura TRC sottoscritto con Italiana Costruzioni con addendum ed atto di sottomissione nella variante n.4.

Nel mese di Ottobre la nuova Amministrazione Comunale succeduta al periodo di Commissariamento ha richiesto una modifica di tale accordo con l'inserimento di alcune varianti alla convenzione stipulata nel mese di aprile ed a tal fine il 01.12.2017 veniva sottoscritto apposito addendum nel quale veniva concordato in

condizioni di invarianza economica e di tempi di esecuzione che P.M.R. avrebbe realizzato ulteriori opere relative alle pertinenze stradali sul lato mare del viale Rimini nel tratto compreso fra la via Emilia e la via Saludecio a fronte dello stralcio delle opere previste nel viale dei Mille e dell'asfaltatura nella zona di viale Ceccarini la cui eventuale realizzazione verrà eseguita direttamente dall'Amministrazione di Riccione.

A.3 – 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 di 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 della scheda progettuale 4.1 dell'Accordo di Programma e di Servizio per la Mobilità Sostenibile per il triennio 2011 – 2013 "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 e 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 ha ritenuto 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 lavori di natura complementare e di mitigazione dell'opera in corso di esecuzione che assumono anche aspetti di finitura e di valorizzazione della stessa.

Per quanto attiene le attività della Società P.M.R. è parso 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 precedentemente richiamata.

La stipula ufficiale della Convenzione per l'affidamento di tali attività è avvenuta in data 26 settembre u.s. mentre il progetto esecutivo delle opere oggetto dell'accordo è stato trasmesso all'Amministrazione in data 30 novembre ai fini della successiva approvazione avvenuta con Delibera di G.C. n.27 del 30.01.2018.

Nelle ultime settimane dell'anno sono stati definiti, di concerto con l'Amministrazione Comunale, i particolari ed i dettagli cromatici degli arredi e la conclusione delle installazioni è prevista come da cronoprogramma entro i primi mesi del 2018.

B. – Risoluzione interferenze e spostamento sottoservizi sulle strade comunali

Parallelamente alla conclusione delle opere infrastrutturali del sistema TRC risultano completate le attività di eliminazione delle interferenze e di spostamento dei sottoservizi previste nell'ambito della convenzione ex art. 170 del D.lgs. 163/2006 e nel dettaglio sia quelle realizzate direttamente dai Soggetti firmatari sia quelle affidate all'Impresa quali opere complementari nell'ambito del contratto principale ai sensi dell'art. 57 del D.lgs. 163/2006.

Concluse le attività sono attualmente in corso le fasi di rendicontazione e collaudo degli interventi ed inoltre dovranno essere stipulate apposite convenzioni per la definizione dei rapporti con le Società Proprietarie o con gli Enti Gestori delle reti dei sottoservizi in tema di regolamentazione della gestione degli attraversamenti al di sotto dell'infrastruttura TRC come già avviene per l'adiacente linea ferroviaria.

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

Nel mese di maggio è stata 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, prevedendo anche gli opportuni spazi per il posizionamento delle linee di telecomunicazione della Società WIND (con oneri a carico di quest'ultima).

Tutti questi interventi, rientranti nell'ambito dell'Accordo di Procedura per la realizzazione del TRC sottoscritto in data 24.06.1999 e per quello che riguarda la sistemazione degli impianti di comunicazione e controllo della linea previsti in esecuzione diretta a cura dell'allora Agenzia Mobilità per effetto di quanto concordato nell'ambito del 1^ addendum del marzo 2012, sono slittati in quanto condizionati dal parallelo e contestuale intervento di RFI per la velocizzazione dell'intera linea adriatica e che ha interessato anche la tratta Rimini – Riccione ed il rinnovo della Stazione Ferroviaria di Riccione.

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 PMR nei tempi programmati.

Considerato che le due infrastrutture risultavano completamente segregate e che quindi i lavori si dovevano svolgere in ambito interamente ferroviario e necessariamente 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 venissero realizzate direttamente dal Compartimento di Ancona con oneri a carico di PMR.

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

- le attività esecutive sono state assunte da RFI nell'ambito dei propri contratti quadro con oneri tecnici a suo carico;
- gli oneri per la realizzazione delle opere di sistemazione al confine sono stati assunti da P.M.R. 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. ha mantenuto il compito di coordinare le attività con il TRC e di eseguire la 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 rientra nell'ambito delle somme previste dal quadro economico di realizzazione dell'opera.

I lavori sono stati avviati già a partire dal mese di giugno e sono giunti a conclusione nel mese di novembre con la fase di rendicontazione e collaudo, allineandosi agli appalti relativi alla modifica degli impianti ferroviari necessari alla risoluzione delle interferenze con il tracciato del TRC sia per quanto riguarda la zona della Stazione Ferroviaria di Rimini (compartimento di Bologna) sia per la tratta di linea fino alla Stazione Ferroviaria di Riccione (compartimento di Ancona).

Il consuntivo dei lavori, del valore complessivo di € 635.000,00, è stato portato a termine con un risparmio sia in termini economici che di tempi di completamento, ed è risultato essere conclusivo delle attività e degli impegni di natura tecnica assunti dal Consorzio TRAM nei confronti di RFI nell'ambito dell'Accordo di Procedura sottoscritto nel giugno 1999.

D. – Procedure di acquisizione delle aree

D.1 – Il completamento delle procedure espropriative

Contestualmente alla conclusione dei lavori è stata avviata 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.

Questa procedura potrà essere attivata ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 327/2001 (Testo Unico per le Espropriazioni) su richiesta dei Privati per le aree non necessarie alla realizzazione dell'opera pubblica per via dell'ottimizzazione del tracciato ottenuta in fase esecutiva.

Per tutte le ditte interessate dal procedimento espropriativo sono state avviate le attività di rilievo topografico propedeutiche alla redazione dei frazionamenti presso il catasto terreno e l'aggiornamento dei quadri di unione presso il catasto fabbricati con la comunicazione delle unità immobiliari oggetto di modifica e/o demolizione (ivi comprese le proprietà immobiliari di P.M.R. eliminate per fare posto al tracciato).

L'attività degli uffici ha portato alla sottoscrizione di 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.

D.2 – L'acquisizione delle aree ferroviarie

Per quanto riguarda invece il procedimento di acquisto delle aree ferroviarie occorrerà concludere gli atti relativi al contratto preliminare dell'08.03.2000 con l'esatta individuazione delle aree utilizzate per la realizzazione dell'intervento ed il confronto con quelle oggetto del piano di dismissione dell'allora Società Metropolis n.102/99 ed inserite nell'accordo di procedura per la realizzazione del TRC del 24.06.1999 così come modificate nell'atto di ricognizione stipulato in data 07.12.2011 in fase di avvio dei lavori.

Prima della stipula dell'atto notarile di acquisto, anche in questo caso, sarà necessario redigere le pratiche catastali di frazionamento delle particelle ferroviarie e di accorpamento con le porzioni acquisite mediante procedura di esproprio per l'individuazione del sedime particellare dell'infrastruttura di trasporto.

Infine occorrerà completare le procedure notarili e catastali per il passaggio della parte del fabbricato ex Goldini individuato in accordo con RFI nel luglio del 2012 come sede del Posto Centrale di Controllo e la contestuale rinuncia del casello ferroviario di via Tripoli posizionato alla progressiva 111+794 già stralciato in occasione del rogito notarile del 20.04.2012 per il passaggio di proprietà dei caselli ferroviari posti lungo linea fra la Stazione di Rimini e la Stazione di Riccione.

E. – Attività di fornitura del materiale rotabile

Nel corso dell'anno sono proseguite le interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporto e con quello dell'Economia e delle Finanze per superare l'"impasse" costituita dalla perdurante assenza dell'atto 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 ha privato il contratto per la fornitura dei veicoli della necessaria

copertura finanziaria e che ne ha bloccato l'esecutività per l'inserimento di una opportuna clausola di salvaguardia. Peraltro i prezzi contrattuali, decorso il termine del 30 settembre 2016, sono soggetti ad indicizzazione sulla base della variazione ISTAT dei prezzi al consumo (FOI) intervenuta fra il primo ottobre 2016 ed il momento dell'ordine, detratta una percentuale dell'1% in caso di ordine entro 18 mesi dalla sottoscrizione del contratto.

Nel corso del 2017 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 numerose richieste di chiarimenti (sempre puntualmente forniti) da parte degli Uffici Ministeriali competenti impegnati nell'esperimento dell'istruttoria, l'iter relativo al completamento del finanziamento statale necessario all'acquisto del materiale rotabile ha avuto diverse vicissitudini che ne hanno pesantemente ritardato la conclusione,

Nei mesi di gennaio e febbraio venivano richieste nuove integrazioni da parte del DIPE a cui l'allora Agenzia Mobilità rispondeva sollecitamente.

Nonostante tutti questi sforzi il completamento del finanziamento del materiale rotabile non è stato iscritto nell'ordine del giorno delle sedute del CIPE tenutesi il 19 gennaio ed il 02 marzo, senza che sia mai stata data motivazione.

In questa situazione Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini nel mese di Marzo 2017 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 reiterato poi nel mese di maggio per un analogo periodo di 60 giorni a seguito di assicurazioni formali avute dal MEF circa l'avanzamento dell'istruttoria presso il CIPE.

A seguito di tale azione l'Assessore Regionale alle Infrastrutture ed ai Trasporti ha ulteriormente sollecitato il Ministro ed il Direttore Generale del Trasporto Pubblico Locale e dei Sistemi ad Impianti Fissi segnalando la criticità e l'urgenza della situazione.

L'estinzione anticipata del mutuo in conto stato presso Cassa Depositi e Prestiti per la copertura del finanziamento di competenza ministeriale (€ 27.844.861,00) ufficializzata nell'aprile 2017 ed il passaggio della quota capitale residua di contribuzione in modalità di erogazione diretta, permetteva il reintroito da parte della Ragioneria dello Stato delle risorse in quota attualizzata (interessi) per una somma di oltre 13 milioni di euro. Alla luce di questa disponibilità finanziaria P.M.R. ha richiesto immediatamente all'Amministrazione Centrale il riutilizzo 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. L'autorizzazione rilasciata dal CIPE nella seduta del 10.07.2017 all'utilizzo di 10,454 milioni di euro quale completamento del finanziamento ministeriale necessario all'acquisizione del materiale rotabile previsto nel quadro economico approvato con il progetto definitivo all'interno della Delibera CIPE n.93/2006 pareva avere finalmente consentito il superamento della condizione sospensiva che grava il contratto stipulato con l'A.T.I. fornitrice del veicolo Exqui.City18T.

Ancorché la Delibera n.43/2017, portante il provvedimento di finanziamento, risultasse priva di efficacia in attesa del perfezionamento dell'iter interno all'Amministrazione Centrale, a partire dalla seconda metà del mese di luglio veniva avviato il percorso tecnico per la definizione degli aspetti progettuali di dettaglio e delle personalizzazioni del veicolo, attività queste propedeutiche all'avvio della fornitura.

Tale percorso tecnico veniva sviluppato in via anticipata rispetto all'ordine di avvio della produzione dei veicoli che ai sensi dell'art. 5 comma 1 del Contratto costituisce l'atto efficace di consegna delle attività, in modo tale da comprimere al massimo i tempi previsti contrattualmente e riuscire così a recuperare i ritardi accumulati fino all'estate del 2017 che sono la causa del disallineamento dei diversi contratti che sovrintendono le diverse componenti del sistema di trasporto.

In tal senso si inserivano gli incontri tecnici tenutisi in Rimini il 19 e 20 luglio e successivamente presso lo stabilimento di produzione a Lier (B) il 18 e 19 settembre.

Nel successivo incontro svoltosi presso la sede di P.M.R. il 30 novembre ed il 01 dicembre u.s. veniva completato l'esame tecnico e, come è possibile desumere dalle relazioni e dai verbali di riunione, chiuso l'iter progettuale relativo alla costruzione del primo veicolo.

In quella sede si può rilevare fra l'altro la definizione di un cronoprogramma di dettaglio che portava alla compressione dei tempi di completamento della fornitura del primo veicolo in 14 mesi e dell'intera flotta in 18 mesi dall'ordine di avvio da parte della Committenza a fronte dei 18 e 22 mesi previsti contrattualmente (art. 5 punto a. e b. del contratto).

Tale risultato si rendeva possibile grazie all'inserimento della commessa del sistema TRC all'interno del processo produttivo della linea già prevista per il sistema filoviario di Trondheim (N) che prevede la fornitura di oltre 50 mezzi filo snodati analoghi a quelli ordinati per il sistema riminese.

La decisione delle Sezioni Riunite della Corte dei Conti durante la seduta del 05 dicembre u.s. di negare l'atto di registrazione della Delibera CIPE n.43 ha bruscamente interrotto le attività ed ha impedito l'emissione dell'ordine di produzione.

Attività queste che però potevano riprendere nell'immediato in quanto con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.587 del 22.12.2017 (registrato dalla Corte dei Conti in data 10.01.2018 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 27.01.2018) veniva assegnato un contributo statale per € 8.850.000,00 ai fini dell'acquisto del materiale rotabile per il sistema TRC.

Tale importo risulta sufficiente alla copertura dell'importo contrattuale per l'acquisizione dei nove veicoli costituenti la flotta del materiale rotabile e la predisposizione per l'installazione della guida vincolata di tipo ottico in considerazione della contribuzione regionale prevista nell'ambito dell'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC del 2008.

A seguito della pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, decadeva quindi la clausola sospensiva di efficacia del contratto e pertanto il Consiglio di Amministrazione di P.M.R. nella seduta dell'08 febbraio 2018 con atto n.3/2018 autorizzava l'avvio delle attività esecutive che venivano consegnate formalmente dal Responsabile della Fornitura con apposito verbale in data 23.02.2018.

Dal punto di vista tecnico si conferma opportuna la decisione di procedere alla sola installazione del sistema di guida assistita ottica a bordo del rotabile, differendo la fornitura e installazione di quest'ultima solo all'esito positivo delle analisi di natura tecnica ed economica che verranno eseguite in tempi tali da non ritardare ulteriormente l'entrata in esercizio dell'infrastruttura anche alla luce delle raccomandazione ed alle osservazioni degli Uffici competenti della Direzione Centrale del Ministero, espresse nel voto di rilascio del nulla osta tecnico precedentemente richiamato, volte a condizionare l'utilizzo di tale applicazione in esito all'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.

In sede di interlocuzione tecnica progettuale preliminare alla produzione si è valutata l'opportunità opzionale di installare una telecamera ed un sensore acustico che segnali all'autista in fase di accosto la distanza del veicolo dal bordo del cordolo, dispositivo di ausilio già ampiamente diffuso sul mercato.
Viene confermata la volontà di sviluppare soluzioni tecniche che possano permettere l'accesso a bordo di utenti con bicicletta al seguito attraverso lo studio di appositi spazi e dispositivi idonei al contenimento dei mezzi a due ruote.
Ulteriormente durante la fase di sviluppo progettuale del veicolo sono state valutate le personalizzazioni del veicolo, la scelta dei materiali, le predisposizioni impiantistiche per le installazioni successive, il potenziamento e l'ammodernamento dei dispositivi audio e video per le informazioni all'utenza.

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

A seguito della seduta del CIPE del 10.07.2017 di autorizzazione del completamento del finanziamento del materiale rotabile si è proceduto ad avviare celermente le fasi di fornitura relative al contratto degli impianti di ausilio all'esercizio e di regolamentazione delle tratte a singola via di corsa che hanno avuto conclusione nel mese di febbraio 2018 in concomitanza con l'ultimazione dei lavori relativi alle opere infrastrutturali.
L'approvazione del progetto da parte del Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi avvenuto nel mese di gennaio 2018 e la contestuale emanazione del nulla osta per la sicurezza ai sensi del D.P.R. 753/80 permetterà l'immediata consegna della fase di posa in opera degli apparati di segnalamento.
Tale fase avrà una durata pari a 210 giorni naturali e consecutivi (termine previsto per l'autunno 2018) ma già a partire dalla primavera 2018 verranno completate le installazioni su una prima tratta funzionale idonea ad avviare le attività di verifica del funzionamento del sistema di trasporto necessarie anche alle procedure di collaudo tecnico-amministrativo dell'appalto principale (opere civili ed impianti di trazione).
Per quanto attiene la parte relativa alla messa a punto delle apparecchiature di bordo necessarie al sistema di regolamentazione delle tratte a singola via di corsa, occorrerà attendere l'avvio della produzione dei veicoli previsti nel contratto di fornitura del materiale rotabile stipulato con il Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da Kiepe Electric GmbH (mandataria) e Van Hool NV e Kiepe Electric Srl (mandanti).
Infine occorrerà avviare i lavori di costruzione del Posto Centrale di Controllo presso il capolinea di Rimini FS previa la demolizione del magazzino ferroviario cosiddetto ex Goldini appositamente acquisito previo accordo con RFI e successivamente procedere con la realizzazione di fabbricato idoneo all'uso.
Nella fase di fornitura delle apparecchiature il Direttore per l'Esecuzione del Contratto ha apportato variante inessenziale ai sensi dell'art. 114 e 132 del D.lgs. 163/2006 in quanto non modificante l'importo globale contrattuale e rientrante entro il 5% della modifica di ogni singola categoria.
Nel dettaglio si è proceduto ad introdurre le seguenti modifiche:
- la sostituzione delle barriere automatiche nella zona ex Goldini e il loro spostamento nell'accesso Chiabrera;
- l'estensione delle spire di rilevamento di massa del veicolo;
- l'inserimento di telefoni VoIP negli armadi locali di fermata;
- la definizione delle lanterne semaforiche e delle barriere automatiche di protezione;
- la sostituzione dei pannelli a messaggio variabile in banchina ed il loro raddoppio nei capolinea di Rimini e Riccione;

- lo stralcio dei pali e dei corpi illuminanti in fermata (parte d'opera assorbita nell'appalto principale TRC);
- inserimento di telecamere di sorveglianza degli ascensori;

G. – Sintesi delle vicende di natura legale / amministrativa

G.1 – Procedimenti in sede penale

I procedimenti avviati dall'autorità giudiziaria a fronte degli atti ostativi e le azioni prodotte per impedire l'avanzamento delle attività di cantiere, in cui P.M.R. si è costituita parte civile, hanno avuto la seguente evoluzione:

DXIV) il procedimento 5582/13 ha portato ad una condanna in primo grado (sentenza appellata) per calunnia e false dichiarazioni ai sensi degli artt. 442, 533 e 535 del codice;

DXV) il procedimento 775/14 ex art. 340 e 368 del codice (ostruzione ad attività legata all'esecuzione di opera pubblica) e 937/15 ex art. 336 (minacce a pubblico ufficiale) ha portato in entrambi i casi ad un rinvio a giudizio ed a seguito del quale si sono già tenute le udienze preliminari.

Inoltre la Procura della Repubblica ha notificato, alle persone raggiunte da informazione di garanzia, la chiusura delle indagini relative alle vicende legate alle invasioni di cantiere ed interruzione di opera pubblica avvenute nell'estate del 2014.

Per quanto attiene, infine, la presentazione di esposti presso la Procura della Repubblica che ipotizzavano diverse irregolarità con rilievo penale nella conduzione dei lavori del TRC da parte del Responsabile Unico del Procedimento, il Tribunale di Rimini ha disposto l'archiviazione.

G.2 – Procedimenti in sede civile

Sono procedimenti avanzati da privati nei confronti di P.M.R. per richiesta di indennizzi per la conduzione dei lavori. Nel dettaglio:

DXVI) il procedimento 2326/16 attivato da un privato ai sensi dell'art. 702bis per danni da esecuzione lavori si è concluso con una conciliazione innanzi al C.T.U. con l'impegno da parte di P.M.R, ad eseguire gli interventi di ripristino e sistemazione dei luoghi, come previsto nelle previsioni originarie progettuali e proposto da P.M.R. senza la liquidazione degli ulteriori indennizzi richiesti;

DXVII) il procedimento 598/17, tuttora in corso, attivato da una Società proprietaria di reti, per il riconoscimento di oneri per l'esecuzione di lavori per un importo di circa 15.000 euro.

G.3 – Procedimenti innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale

Allo stato attuale risultano ancora pendenti innanzi al Tribunale Amministrativo della Regione Emilia – Romagna una serie di ricorsi presentati da privati avverso la legittimità degli atti assunti dall'Autorità Espropriante.

Tali ricorsi, che al momento della presentazione avevano l'obiettivo di impugnare gli atti dell'allora Agenzia Mobilità e di richiederne la sospensione dell'efficacia da parte dell'Autorità Giudiziaria, sono stati tutti respinti in prima istanza e rinviati all'esame di merito di cui ancora non è stata avviata la discussione:

DXVIII) n.6 ditte espropriate (decreto n. 10, 11, 15, 21, 22 e 77) contro le occupazioni temporanee finalizzate alle demolizioni di porzioni di fabbricati esterne alla fascia d'esproprio previste in progetto approvato in Delibera CIPE 93/2006;

DXIX) n.1 ditta espropriata (decreto n. 7) contro l'atto di rettifica del decreto per errore materiale di un dato di identificazione catastale della Proprietà;

DXX) n.1 ditta espropriata (decreto n.3) contro l'atto di diniego per richiesta di condono edilizio di manufatto pertinenziale in fregio ad area ferroviaria;

Si segnala che la Proprietà oggetto del decreto di esproprio n.17 ha invece rinunciato a proseguire la vertenza e pertanto il Giudice Amministrativo in data 17 dicembre 2017 ha estinto il ricorso.

Per quanto riguarda il ricorso 722/16 presentato da P.M.R. in qualità di Soggetto Attuatore e Stazione Appaltante del TRC nei confronti dell'Amministrazione Comunale di Riccione per il riconoscimento di un risarcimento danni per un importo pari ad € 2.060.953,80 per l'inosservanza agli obblighi di cui all'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC e per le conseguenze degli atti ostativi e delle azioni dilatorie messe in atto al fine di impedire la prosecuzione dei lavori, P.M.R. ha presentato istanza di prelievo che ha portato alla fissazione dell'udienza di merito per il prossimo 23 maggio 2018.

G.4 – Procedimenti innanzi alla Corte di Appello della Regione Emilia – Romagna

Nel corso del 2017, i due ricorsi ancora pendenti innanzi alla Corte di Appello della Regione Emilia – Romagna (n.2993/15 relativa al decreto n.121/2007 e n.2463/16 relativa al decreto n.12/2007) avverso le determinazioni della indennità di esproprio ex art. 54 del D.P.R..327/2001 da parte della Commissione si sono conclusi in sede di CTU con la firma di verbali di conciliazione che hanno chiuso la vertenza fra le Parti.

G.5 – Procedimenti innanzi alla Corte di Cassazione

Tali procedimenti sono rappresentati da ricorsi presentati da P.M.R. per l'annullamento delle ordinanze della Corte di Appello della Regione Emilia – Romagna per la determinazione della indennità di esproprio ex art. 54 del D.P.R. 327/2001 relativamente ai procedimenti n.3013/15 (ricorso unitario presentato da n.14 Privati destinatari di altrettanti decreti di esproprio) e n.3081/2015 (decreto n.33/2017) il cui giudizio è previsto fra il 2019 ed il 2020.

G.6 – Procedimento innanzi al Tribunale del Brabante Orientale (NL)

Si richiama in questa sezione il procedimento di insinuazione al passivo presso la sezione fallimentare del tribunale del Brabante Orientale (NL) per richiedere il ristoro dei danni diretti ed indiretti provocati dal fallimento della APTS BV e la conseguente indisponibilità del veicolo Phileas.

Si ricorda che per quanto riguarda l'insinuazione nel fallimento, il curatore nell'aprile del 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.

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 alla data odierna, a conclusione dei diversi procedimenti, 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.

Inoltre il perfezionamento del finanziamento ministeriale con il conseguente avvio della fase esecutiva del contratto di fornitura del materiale rotabile da parte dell'Associazione Temporanea di Imprese contraente nella sua nuova compagine con la sostituzione della fallita APTS con la Mandante Van Hool NV permette il recupero delle somme versate per la produzione del primo veicolo nel corso della prima procedura che come previsto nell'addendum contrattuale sottoscritto nel luglio del 2016 sono riconosciuti come anticipi per la fornitura delle nove unità veicolari Exqui.City 18T.

Pertanto il dettaglio economico dei danni prodotti dal fallimento dell'APTS risulta essere complessivamente pari ad € 1.573.470,35 suddivisi in danni diretti ed indiretti di seguito dettagliati:

DANNI DIRETTI (per attività tecniche e lavori eseguiti fino al fallimento APTS e non più utilizzabili)

DXXI) € 174.406,40 per attività pregresse di Project Automation S.p.A. sul materiale rotabile e gli impianti di trazione;

DXXII) € 108.783,40 per riconoscimento indennizzo per danni all'Appaltatore delle opere civili e degli impianti di trazione causato dal fallimento APTS da parte della Commissione Accordo Bonario ex art. 240 D.lgs. 163/06;

DXXIII) € 223.932,85 per oneri tecnici ed attività di cantiere rientranti in quadro economico eseguite dall'Appaltatore fino al novembre 2014 oggetto di demolizione in quanto legate alla specificità del veicolo Phileas;

TOTALE DANNI DIRETTI € 507.122,65

DANNI INDIRETTI (per maggiori oneri di voci di quadro economico conseguenti al cambio del veicolo)

DXXIV) € 497.115,00 per maggiori oneri per la realizzazione della fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio per le caratteristiche del nuovo materiale rotabile così come definiti nell'addendum contrattuale con Project Automation S.p.A.;

DXXV) € 569.232,71 per maggiori oneri per la realizzazione delle opere civili di fermata e degli impianti di trazione per le caratteristiche del nuovo materiale rotabile così come definiti nella variante n.3 del contratto di appalto principale;

TOTALE DANNI INDIRETTI € 1.066.347,71

Pertanto si è dato mandato ai Legali Incaricati di procedere alla puntuale quantificazione di tali danni presso la curatela fallimentare.

H. – I rapporti con l'Amministrazione Centrale

Dal punto di vista del flusso dei contributi statali, nel mese di settembre 2017 si è ottenuto il rimborso della quota di finanziamento statale a tutto il 31.12.2016 per un importo pari ad € 5.505.630,85 e per quanto riguarda gli aspetti tecnici attivate le procedure di verifica, da parte degli Uffici USTIF territoriali, sulla natura e sull'entità delle opere eseguite; verifiche ripetute regolarmente nel corso dell'anno tramite sopralluogo ad ogni sottoscrizione degli Stati di Avanzamento Lavori.

Durante il 2017 è stata inviata richiesta per ottenere il rimborso della contribuzione statale a tutto il 31.10.2017 (€ 2.938.812,84) 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 € 5.313.348,11.

Negli ultimi due mesi dell'anno sono stati emessi ulteriori stati di avanzamento lavori e sostenute spese rientranti nel quadro economico per € 1.676.435,80 la cui quota di competenza statale risulta pari ad € 927.236,64 di cui verrà richiesto il rimborso al momento della rendicontazione prevista al 30.06.2018.

Complessivamente nel corso del 2017 Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini ha sostenuto spese rientranti nel quadro economico per € 6.989.783,91 di cui € 3.866.049,48 di competenza statale.

In questa sede 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 che interessano i Settori

preposti dell'Amministrazione Centrale ed oramai supera ampiamente i 12 mesi rispetto al momento della necessità finanziaria considerando che il rimborso relativo all'anno 2016 è stato liquidato solo nel mese di settembre 2017 e che a tutt'oggi, alla data di approvazione del bilancio consuntivo, non si hanno notizie delle somme relative al 2017.

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 quattro mesi di consegna della flotta – fra il diciottesimo ed il ventiduesimo mese dall'avvio della fornitura).

Questo determina che in quel momento occorrerà avere a disposizione una ingente liquidità (nell'ordine di oltre 8 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 al punto L. 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 tardata 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 è risultato per 18 mesi soggetto alla clausola sospensiva di salvaguardia).

Tale tardata emanazione, alla luce degli eventi risulta essere pari a 14 mesi rispetto alle previsioni di P.M.R. ed all'avanzamento delle attività dei diversi contratti di realizzazione delle parti del sistema di trasporto.

Questa situazione, come già espresso precedentemente costituisce evento anomalo nel procedimento di conclusione e messa in esercizio del sistema di trasporto che si aggiunge sul versante degli atti ministeriali alla non integrale copertura del quadro economico sancita dalla Delibera CIPE n.93/06 (il cui completamento relativo all'acquisizione del materiale rotabile è giunto a conclusione a distanza di oltre 12 anni) ed all'iniziale indisponibilità del finanziamento assegnato, il cui decreto interministeriale (n.1005/2010) è stato emanato nel dicembre 2010 (a distanza di oltre 4 anni dal deliberato CIPE).

Tralasciando i vincoli stessi della Delibera di approvazione che richiedevano inizialmente l'acquisizione delle aree e l'affidamento delle aree entro 3 mesi dalla pubblicazione (avvenuta nel novembre 2006), termine poi prorogato con successivo atto al giugno 2008 e portato a compimento dall'allora Agenzia attraverso un inevitabile frazionamento degli appalti stante il quadro tecnologico e normativo dell'epoca.

Nonostante tutto ciò, ad oggi, si conferma la capienza del limite di spesa definito nell'ambito del quadro economico approvato dal CIPE con delibera n.93/2006 e la conclusione dei diversi contratti di realizzazione di lavori e fornitura in assenza di contenzioso e nei limiti di quanto comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al momento della formulazione del cronoprogramma delle attività e dell'aggiornamento del quadro economico avvenuto al momento del passaggio delle competenze fra la Struttura Tecnica di Missione e la Direzione Generale del TPL e dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi.

Ciò attesta l'attendibilità delle valutazioni fatte a preventivo ed il monitoraggio in corso d'opera con la quale la Stazione Appaltante ha affrontato diverse delicate tematiche accompagnate da una 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 del quadro normativo in tema di contratti pubblici, di espropri, di norme tecniche sulle costruzioni, in materia di bonifica bellica, in materia ambientale e sulla tutela paesaggistica, intervenute in corso d'opera.

Senza considerare i danni ed i conseguenti impegni finanziari derivanti dal fallimento della APTS BV e dall'anomalo andamento dei lavori per gli atti ostativi del comune di Riccione di cui P.M.R. si dovrà rivalere nei confronti dei soggetti responsabili e che costituiscono voci di spesa che non possono rientrare nel quadro economico finanziato dal CIPE che gode della contribuzione statale.

I. – La situazione finanziaria del TRC – Verifica del quadro economico al 31.12.2017

Come già detto, al termine del 2017 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 al quadro economico a tutto il 31.12.2017 si ricava che l'avanzamento delle attività ha raggiunto i 68,672 milioni di euro (sui 92,053 milioni previsti quale limite di spesa fissato nel quadro 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 31,839 milioni di euro, mentre risultano in corso di erogazione i rimborsi relativi al 2017 per un importo pari a 3,866 milioni di euro, il che porta i rimborsi di competenza dell'Amministrazione Centrale ad un importo complessivo pari a 35,705 milioni di euro.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, con l'emanazione del D.M. 587 del 22.12.2017 è stato messo a disposizione della Stazione Appaltante un finanziamento di 8.850.000 euro che aggiunto al contributo regionale previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto in sede locale del 15.07.2008 di 2.739.000 euro garantisce la copertura finanziaria del contratto sottoscritto con l'ATI che per quanto riguarda l'acquisizione del materiale rotabile con la predisposizione del sistema di guida vincolato immateriale di tipo ottico richiede un impegno pari a 10.584.000 euro.

Per quanto riguarda l'eventuale fornitura e posa in opera del sistema di guida ottica, le somme previste contrattualmente pari a 2.880.000 euro, soggette a conferma da parte di PMR ed autorizzazione da parte degli Uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa presentazione di apposita analisi benefici attesi – costi sostenuti, sono già comprese nel limite di spesa del quadro economico approvato con Delibera CIPE n.93/2006 alla voce dotazioni tecnologiche ed impiantistiche.

J. – 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 i primi mesi del 2018 e conseguentemente aggiornare a quella data la spesa complessiva presumibile rimodulando anche i costi sostenuti da PMR in qualità di Soggetto Attuatore e Stazione Appaltante non ricompresi fra le voci di quadro economico che, evidentemente, dipendono dalla durata dei lavori.

In tale ottica si può aggiornare l'"Allegato A" – già esposto a pagina 48 nella relazione al bilancio consuntivo 2016 – stimando i costi dell'opera (1^ tratta) a fine 2017.

Ne risulta il prospetto (allegato A) degli importi erogati al 31.12.2017 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		
(non sono comprese le erogazioni relative al materiale rotabile)		
	Erogati al 31.12.2017	**Da erogarsi**
		Dato stimato relativo alla copertura dei costi di investimento dell'opera nell'ipotesi sia ultimata nel 2018
Stato	**31.839.476**	**11.017.385**
Carenza del finanziamento 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		
QE CIPE opere	13.405.071	2.291.882
Investimento non rientrante nel QE CIPE (**)	1.875.523	2.353.676
Comune di Riccione (***)	**6.158.183**	**1.812.408**
di cui		
QE CIPE opere	5.185.995	1.092.786
Investimento non rientrante nel QE CIPE (**)	972.188	719.622
TOTALE	**61.025.107**	**19.396.007**
(*) Tra le fonti finanziarie del Q.E. CIPE mancano e 1.920.000,00 che avrebbero dovuto far carico alla contribuzione statale in base all'Accordo Procedimentale 2003 sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che prevede la contribuzione statale 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 (24,41%)		
(***) I comuni di Rimini e di Riccione hanno inoltre corrisposto al 31.12.2017 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 ad € 15.696.955 (Rimini) ed € 6.278.787 (Riccione)		
NOTA: L'impegno finanziario di AM sulla prima tratta (fino al completamento dell'opera – 2018) ammonta complessivamente a circa 8,9 M€ di cui 7,098 M€ da QE CIPE e 1,8 M€ per spese di investimento non rientranti nel quadro economico CIPE		

Gli importi complessivi spesi dal Soggetto Attuatore a tutto il 2017 risultano pari a € 77,984 milioni euro di cui € 68,572 rientranti nel quadro economico come detto al punto precedente.

Quanto al differenziale (consistente in 9,412 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 Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini 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 K. Tali spese hanno seguito un incremento annuale valutabile in circa 650.000/700.000 euro/anno nel periodo di massimo impegno contrattuale che si è già consistentemente ridotto nel 2016 (473.488 euro) e ancora di più nel 2017 (350.315 euro) parallelamente alla riduzione delle attività di realizzazione dell'opera. Conseguentemente al 31.12.2017 tali oneri hanno raggiunto un importo pari a € 6,844 milioni di euro.

2. conseguenti a risarcimento per danni diretti 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 importo pari a 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 riportato nel precedente punto G.6). 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.

K. – 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.

L'allora Agenzia (oggi Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini) partecipava anch'essa al pagamento di dette spese (anticipazioni sull'investimento in attesa dell'auspicato ed eventuale contributo statale) quale soggetto co-finanziatore

E tali sono rimaste integralmente (anticipazioni) anche a tutt'oggi per le tratte di estremità (2^ tratta Rimini FS – Fiera e 3^ tratta Riccione FS – Cattolica) per le quali non sussiste approvazione CIPE né tantomeno, allo stato degli atti, contributo statale.

L'importo complessivo delle spese di competenza delle due tratte di estremità risulta essere pari a € 1,445 mln di euro che si sommano alle somme relative all'investimento della tratta centrale di cui al precedente punto J).

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^ 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^ 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 e come tali sono sempre state correttamente iscritte a Bilancio.

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, 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 nel momento in cui l'opera ha avuto accesso al finanziamento statale e sono stati avviati i primi cantieri e progressivamente aggiornato di anno in anno in relazione alle reali esigenze.

A tutto il 2017, l'importo complessivo di tali oneri per la prima tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS corrisponde a 6,844 milioni di euro – in linea con le previsioni e stime eseguite sin dal 2011 e formalizzate nei progetti di bilancio consuntivo a partire dall'annualità 2014.

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 6 esercizi finanziari gli importi raggiunti risultano rientrare entro tale range e così pure la previsione finale al momento dell'entrata in esercizio del sistema (complessivamente 7,75 milioni di euro di spese di investimento non rientranti nel quadro economico).

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini 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 di modifica delle modalità di ripartizione di tali spese, sostenute ed anticipate dall'allora Agenzia Mobilità (oggi Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini), 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^ tratta (comune di Rimini, Riccione e PMR), fu posto dall'allora 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 Mobilità in materia di Trasporto Pubblico Locale.

Tralasciando i dettagli delle diverse soluzioni susseguitesi nel corso degli anni, onde evitare di appesantire la trattazione, si rimanda ai valori complessivi in gioco che risultano al 31.12.2017, come già detto, pari a 6,844 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 a partire dal 2014 (vedasi allegato A alla relazione delle attività inerenti la realizzazione del TRC a pag. 81 per il 2014, pag. 96 per il 2015 e pag. 48 per il 2016) su voci di spesa analiticamente comunicate dagli Enti sulla base delle determinazioni del Comitato di Coordinamento.

Avendo le Amministrazioni Comunali, esaurito le somme stanziate 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 (oggi P.M.R.) ha continuato ad affrontare tali oneri senza averne ristoro.

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 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 addebitate ai Soggetti Responsabili.

L. – Il ruolo di PMR come soggetto co-finanziatore

Dalla data in cui l'allora 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 confluito nel mese di marzo 2017 in Agenzia Mobilità Romagnola per fusione ed incorporazione con gli analoghi settori dei bacini di Ravenna e di Forlì – Cesena.

Per contro è ancora, in virtù dell'Accordo di Programma del TRC, soggetto attuatore e titolare dello sfruttamento dell'infrastruttura trenta anni 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, Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini 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.

M – Le procedure per il completamento e la messa in esercizio dell'opera

Al momento dell'ultimazione delle attività relative al contratto principale avranno avvio i termini per il collaudo tecnico-

amministrativo e tecnico-specialistico delle opere civili e degli impianti di trazione elettrica.

Per quanto attiene la durata delle operazioni di collaudo, relativamente alle opere principale di realizzazione della parte civile e degli impianti di trazione, trattandosi di opera complessa dal punto di vista tecnologico e di importo superiore ai 25 milioni di euro come entità economica, la legislazione vigente riferita al momento della stipula del rapporto contrattuale, ai sensi dell'art. 141 del D.lgs. 163/06 e dell'art. 192 del D.P.R. 554/1999 consente di prorogare i tempi di completamento dai sei mesi generalmente previsti ad un anno a partire dall'ultimazione dei lavori avvenuta alla fine del mese di gennaio come accertato dal Direttore dei Lavori con verbale redatto il successivo 7 febbraio.

Tale eventuale allungamento dei termini di conclusione dell'attività di collaudo, evidentemente dovrà essere adeguatamente motivata e supportata, in quanto dovrà limitarsi all'effettiva verifica di quanto attiene all'oggetto contrattuale ed ai rapporti con l'A.T.I. Aggiudicataria e non potrà evidentemente essere influenzato dalla conclusione di altri procedimenti in itinere pena l'insorgere di costi di cui verrebbe richiesto il ristoro da parte dell'Esecutore.

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 e di fornitura mentre a partire dal mese di aprile potranno essere avviate le fasi di posa in opera che avranno durata contrattuale pari a 210 giorni naturali e consecutivi con una previsione di ultimazione dell'appalto per la fine di ottobre / inizio di novembre 2018.

Considerando quindi i 6 mesi per l'esecuzione delle attività di collaudo previste normativamente appare congruo prevedere il completamento delle attività della Stazione Appaltante, ai sensi della legislazione in materia di contratti pubblici, a meno della fornitura del materiale rotabile, per il mese di aprile 2019.

Esaminando i tempi contrattuali inerenti il contratto di fornitura del materiale rotabile, così come previsti nelle pattuizioni contrattuali, dal momento dell'attivazione, avvenuta il 23 febbraio u.s., 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.

Risulta in corso di concordamento con il Fornitore l'adozione di azioni atte a comprimere il cronoprogramma contrattuale da 22 a 18 mesi (con tempo di consegna del primo veicolo da 18 a 14 mesi) attraverso l'inserimento della commessa all'interno della linea produttiva dell'analogo veicolo attualmente in produzione per la città di Trondheim (N).

In ogni caso, in questo lasso temporale, dovranno inoltre completarsi le procedure di aggiornamento dell'omologazione di cui i veicoli Equi.City18T sono già in possesso sul territorio nazionale per la certificazione del gruppo di autonomia full-electric installato a bordo rispetto a quelli circolanti sull'impianto di Parma.

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

M.1 – Le conseguenze del ritardo nel finanziamento ministeriale

Considerati i conclamati ritardi per la conclusione dell'iter ministeriale di completamento del finanziamento (e conseguentemente di avvio della fase esecutiva della fornitura del materiale rotabile) è oramai certo il rischio di aver completato l'infrastruttura ma di non poterla rendere immediatamente utilizzabile e fruibile.

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

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 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.

La suddivisione dell'opera in più appalti, resa necessaria dall'indisponibilità di parte del finanziamento statale e dai vincoli posti dalla Delibera n.93/2006 circa l'avvio dei lavori pena la perdita della quota parte di copertura economica

messa allora a disposizione ed il conseguente disallineamento temporale degli stessi, era stato già posta all'attenzione sia del Consiglio di Amministrazione che del Comitato di Coordinamento ed era stato oggetto della sezione L.7 della relazione relativa al TRC ricompresa nel bilancio consuntivo 2016 (pag. 45 - 47).

Al momento appare difficilmente prevedibile quantificare questo periodo intercorrente fra la consegna dell'infrastruttura alla Committenza e l'apertura al pubblico esercizio considerando le incognite legate ai tempi di completamento delle fasi di collaudo di tre appalti, della fornitura del materiale rotabile e delle attività dei competenti uffici ministeriali.

Concretamente questo si materializzerà nel momento in cui, secondo quanto previsto dai rapporti con le Impresi esecutrici e dalla legislazione vigente in tema di contratti pubblici, le parti infrastrutturali prima ed impiantistiche poi verranno consegnate alla Committenza e consisterà nel dettaglio nelle seguenti voci:

- costi di messa in sicurezza;
- costi di manutenzione;
- costi di sorveglianza dei materiali di maggior pregio asportabili;
- costi di pulizia della via di corsa.

A cui occorrerà sommare il costo per il mantenimento della struttura interna di P.M.R. per la gestione del patrimonio infrastrutturale ancora da affidare al futuro Gestore del Servizio ed il conseguente mancato introito del canone di affitto del sistema di trasporto.

Per ovviare a ciò risulta pertanto indispensabile mettere in campo tutte le misure possibili (anche alternative ed a surroga dell'attuale indisponibilità del materiale rotabile) per potere avviare e portare tutte le attività per completare le fasi di collaudo specialistico e tecnico – amministrativo dei contratti giunti a conclusione e giungere ad una celere apertura al pubblico esercizio del sistema di trasporto.

M.2 – La convenzione stipulata con il Gestore START ROMAGNA

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 per il superamento del contenzioso legato all'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale tramite Atto d'Obbligo per l'anno 2017 sottoscritto innanzi al Prefetto di Rimini in data 23.02.2017 per la definizione di un accordo di collaborazione con Start Romagna S.p.A., Gestore del Servizio, per le attività funzionali alle fasi di ultimazione e di collaudo del sistema di trasporto denominato 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 filo snodati 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.

Nel mese di novembre, grazie all'avanzamento della realizzazione dell'infrastruttura è stato possibile avviare le attività relative alla convenzione stipulata con il Gestore Start Romagna per l'affidamento delle attività tecniche funzionali alle fasi di ultimazione e collaudo del sistema TRC propedeutiche alle fasi di pre-esercizio.

Nel corso del mese di dicembre si sono concluse le attività legate alla prima parte della convenzione (art. 3 punto a.) con il positivo completamento dei test e verifiche di percorribilità e compatibilità cinematica del tracciato.

Analogamente, nelle ultime settimane dell'anno, si sono svolti i primi incontri tecnici legati alle attività di modifica dei veicoli AG300T di proprietà del Gestore ai fini della verifica dei sistemi di ausilio all'esercizio e di regolamentazione dell'esercizio nelle tratte a singola via di corsa; inoltre si sono tenute le riunioni necessarie alla definizione dei dettagli tecnici del rotabile Exqui.City18T della Van Hool di cui si è già detto nel precedente punto E.

A partire dal mese di febbraio sono state avviate le prime prove sugli impianti di trazione elettrica (art. 3 punto b.) e fornito il necessario supporto alle fasi di collaudo tecnico-amministrativo e specialistico dell'appalto principale mentre per quanto attiene i sistemi di ausilio all'esercizio le prove sulla prima tratta completata sono previste a partire dalla prossima primavera come già anticipato al precedente punto F.

Ulteriori attività facenti parte della Convenzione e funzionali alle fasi di completamento dell'opera e di collaudo risultano essere le seguenti:

- attività da svolgersi in fase di ultimazione dei lavori di fornitura e posa in opera degli impianti di ausilio all'esercizio e di regolamentazione della singola via di corsa (art. 3 punto c.)
- attività di assistenza tecnica per la fase di produzione dei veicoli costituenti il materiale rotabile (art. 3 comma d.);
- attività di supporto per la redazione ed il completamento del regolamento e del programma di esercizio (art. 3 comma e.);
- attività di supporto per la redazione ed il completamento dei piani di manutenzione e di gestione delle emergenze (art. 3 comma f.);

Tutte le attività sopra descritte (e quelle già eseguite) verranno fornite nelle seguenti fasi:

- in fase di fine lavori delle diverse fasi del sistema di trasporto (art. 2 comma 1 punto a.);
- in fase di ultimazione lavori e con il sistema di trasporto in fase collaudo (art. 2 comma 1 punto b.);
- ai fini del collaudo da parte delle Commissioni Nominate dalla Stazione Appaltante sulle diverse parti del sistema di trasporto (art. 2 comma 1 punto c.);
- ai fini delle verifiche disposte da Organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e/o da Commissioni da esso nominate (art. 2 comma 1 punto d.).

M.3 – Il procedimento di collaudo del sistema di trasporto

Lo stesso procedimento di collaudo del sistema di trasporto verrà evidentemente influenzato dalla sicura indisponibilità del rotabile prescelto nei tempi previsti.

Pertanto dovranno essere poste in essere tutte le misure possibili per avviare e portare a conclusione le fasi di collaudo specialistico e tecnico amministrativo dei contratti giunti a conclusione.

Di questa possibilità è stata data comunicazione alla Commissione di Collaudo in corso d'opera durante l'ultima seduta del 15.11.2017 anche in risposta della richiesta di chiarimenti in merito avanzata dal Presidente della Commissione con nota ufficiale del 26.06.2017 (acquisita al protocollo di P.M.R. in pari data al n.3063).

La convenzione stipulata con l'attuale Gestore del Servizio di Trasporto Pubblico Locale per la messa a disposizione di mezzi e personali funzionali alle fasi di ultimazione e collaudo del sistema di trasporto rientra nel novero delle misure atte ad ovviare all'indisponibilità del materiale rotabile ed a consentire la prosecuzione dei procedimenti.

Nello specifico la possibilità di utilizzare i mezzi filo snodati Van Hool AG300T, attualmente in servizio sulla linea 11, dal punto di vista elettromeccanico analoghi al modello Exqui.City18T previsto in fornitura per il sistema TRC, può consentire lo svolgimento delle operazioni di collaudo del contratto principale relativo alle opere infrastrutturali ed agli impianti di trazione elettrica.

Inoltre l'accordo raggiunto all'interno della convenzione di procedere alla modifica di tre filo snodati AG300T attraverso l'installazione delle apparecchiature di bordo per la regolamentazione delle tratte a singola via di corsa, rende tali mezzi in tutto e per tutto analoghi a quelli oggetto di fornitura dei veicoli Exqui.City18T e funzionali alle operazioni di collaudo del contratto per la fornitura e posa in opera dei sistemi di ausilio all'esercizio.

Di tale possibilità, il Responsabile Unico del Procedimento, ha informato ufficiale la Commissione di Collaudo, al fine di fornire tutti gli strumenti per potere avviare e concludere il proprio mandato.

Attività della Commissione che si ricorda essere necessaria (e per la parte relativa ai collaudi tecnici specialistici addirittura indispensabile) e preordinata alle operazioni di verifica da parte dei Funzionari Ministeriali designati a far parte della Commissione di Agibilità di cui alla Circolare n.21/91 deputata ad autorizzare l'apertura al pubblico esercizio dell'impianto ai sensi del D.P.R. 753/80.

M.4 – Il procedimento di apertura al Pubblico Esercizio del Sistema di Trasporto

Il procedimento di apertura al pubblico esercizio del sistema di trasporto richiede l'attivazione da parte della Divisione 5 della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Impianti fissi a servizio del Trasporto Pubblico Locale, di apposita Commissione di Agibilità composta da Funzionari della struttura centrale e della Direzione Nord – Est per i sistemi di trasporto impianti fissi territorialmente competente (USTIF), per la verifica della corrispondenza di quanto realizzato rispetto al nulla osta per la sicurezza ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80 rilasciato dal Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi nella seduta del 24 gennaio 2018.

Operate le necessarie verifiche e test da parte della Commissione di agibilità ed eseguito il periodo di pre-esercizio prescritto dalla Commissione stessa (in genere da 3 a 6 mesi per impianti di nuova realizzazione di analoga tipologia a quello in via di completamento) sarà possibile richiedere l'apertura al pubblico esercizio alla Direzione USTIF territorialmente competente.

La mancata disponibilità del materiale rotabile prescelto ed oggetto del nulla-osta preliminare all'esercizio sopra richiamato, teoricamente preclude l'attivazione in tempi rapidi di detto procedimento che però come per la fase di collaudo, può essere comunque avviato, previa la presentazione di apposita richiesta presso gli Uffici ministeriali competenti, attraverso l'utilizzo di veicoli idonei a svolgere l'esercizio sull'infrastruttura, in possesso di omologazione e aventi caratteristiche tecniche analoghe a quelli previsti nel nulla osta preliminare all'esercizio.

Questa eventualità aderisce a quanto avviato da P.M.R. con la stipula della convenzione con l'attuale Gestore del Servizio e permetterebbe di ridurre i tempi per giungere alla conclusione delle attività necessarie per ottenere l'autorizzazione dell'utilizzo del sistema di trasporto.

M.5 – Le procedure di affidamento dell'infrastruttura quale bene strumentale al servizio

L'attuale ruolo di P.M.R. quale Società Patrimoniale detentrice dei beni funzionali e strumentali al servizio di trasporto pubblico locale nonché soggetto deputato all'esecuzione di investimenti in tema di infrastrutture e di sistemi a rete ad ausilio della mobilità, ambito all'interno del quale rientra anche la realizzazione del TRC, prevede l'affidamento del sistema Trasporto Rapido Costiero ad Agenzia Mobilità Romagnola ai fini della dichiarazione di strumentalità ai sensi della Delibera n.49/2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e all'individuazione del Gestore tramite apposita procedura inserita nel processo di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale del bacino riminese e dei relativi beni funzionali all'esercizio.

Quanto prima occorrerà pertanto richiedere ad A.M.R. l'attivazione delle procedure sopra richiamate che rientrano nelle sue esclusive competenze.

Infine occorrerà operare una idonea revisione della rete dei servizi di trasporto pubblico ed una rivisitazione del programma di esercizio in funzione dell'apertura al pubblico del sistema TRC.

Entrambi queste attività risultano di competenza di A.M.R. ma non di meno P.M.R. si è fatta parte diligente per attivare le progettualità necessarie a completare la revisione della rete e del programma di esercizio, anche coinvolgendo le Amministrazioni in appositi tavoli tecnici di concertazione ed inserendosi all'interno dei processi di redazione ed adozione dei piani urbani della mobilità sostenibile dei comuni interessati dalla realizzazione del TRC.

Per tale motivo è stato avviato un tavolo con le Amministrazioni coinvolte nella realizzazione del TRC ed Agenzia

Mobilità Romagnola al fine di definire le linee guida per la definizione della nuova rete di Trasporto Pubblico Locale Urbano ed Extraurbano del bacino riminese integrata con l'entrata in servizio del nuovo sistema di trasporto con previsioni a medio e lungo periodo.

Tale attività è stata oggetto di apposito incarico professionale affidato alla Ditta Transport Planning Service S.r.l. di Perugia ai fini della realizzazione delle indagini specialistiche necessarie e specificatamente:

- analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione del servizio TPL;
- definizione e valutazione della rete di progetto su due scenari temporali di breve e medio periodo considerando o meno la presenza del nuovo sistema di trasporto;
- valutazione della sostenibilità economica del progetto;

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 2017 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.

È stato completato il percorso di riallocazione logistica degli uffici e delle attività aziendali, a seguito della trasformazione societaria di Agenzia Mobilità che a partire dal 01 marzo scorso è divenuta Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, con 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, ospita gli uffici dell'Amministrazione e quelli del Settore Tecnico relativi ai Progetti Speciali.

Tali attività sono risultate 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).

Alla nuova Agenzia Unica Romagnola è stata traslata la gestione dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale e le funzioni di pianificazione, programmazione, progettazione e controllo del servizio mentre la parte patrimoniale costituita dai beni societari e funzionali all'esercizio del Trasporto, gli impianti fissi, la rete delle fermate del servizio sono rimaste 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) sono stati poi locati ad AMR ai fini del successivo affidamento al Gestore del Servizio nell'ambito dell'affidamento ed inseriti nel futuro bando di gara.

Tale strutturazione del sistema, ha richiesto 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 2018 – 2021 la previsione di schede e/o capitoli con risorse destinane alla manutenzione straordinaria, l'adeguamento e la ristrutturazione dei beni funzionali all'esercizio e dell'impianto filoviario in funzione di quelle che saranno le necessità che per tramite del Soggetto

Committente il Servizio (AMR) riceverà dal titolare del servizio e dei rapporti con l'Utenza (ad oggi START Romagna S.p.a.).
In questa prima fase del percorso di trasformazione societaria tale rapporto rappresenta più di una problematicità legata all'inevitabile percorso di assestamento seguito alla scissione dell'ex Agenzia Mobilità.
Ad oggi si segnala che, in assenza da parte di AMR (in qualità di locatario) di quelle che sono le necessità in termini di pianificazione e programmazione di interventi di manutenzione straordinaria che possono pervenire dal Gestore e/o dagli Utenti, 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 nel corso degli anni 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 ha privato la Società P.M.R. anche delle risorse previste negli Accordi di Programma per la Mobilità Sostenibile ed i Servizi autofiloviari.
Inoltre la stessa revisione dei canoni di locazione dei beni funzionali all'esercizio operata in sede di affidamento degli stessi con Atto d'Obbligo nel novembre 2015 risulta essere soggetta a consistenti tagli per effetto dei successivi lodi sottoscritti in sede prefettizia.
Risulterà indispensabile al momento della redazione del bando di gara per l'affidamento del servizio indicare tali valori di canone in funzione di quanto stabilito nella misura 6 con richiamo alla misura 5 degli allegati di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.26 e 49 del 2015 specie al momento in cui anche il sistema di trasporto del TRC entrerà in esercizio.
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) F) e G) 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'avvio dell'esecuzione dei lavori 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. I lavori di adeguamento vengono eseguiti direttamente da START Romagna che li ha affidati tramite procedura di gara mentre gli oneri rimarranno a carico della Proprietà. Nell'ambito dell'appalto attraverso l'utilizzo delle 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;

C) FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nel corso del 2017 sono stati completati gli interventi per la fornitura e posa in opera di 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.

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 gli interventi di riqualificazione ed arredo delle fermate a servizio del nuovo tracciato della linea 4 nella frazione di Torre Pedrera a seguito dell'intervento di raddoppio e sfondamento della via Diredaua sulla via Tolemaide.

Tali interventi, hanno riguardato l'arredo di cinque fermate delle quali due ottenuti grazie al 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.

DXXVI) IMPIANTO FILOVIARIO RIMINI – RICCIONE

Per quanto attiene l'impianto filoviario Rimini – Riccione nel corso dell'anno è stato redatto il progetto per il ripristino e la modifica della linea lungo il viale Vespucci, all'altezza del piazzale Kennedy, smantellata sin dall'autunno del 2015 al fine di consentire l'esecuzione 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.

Come previsto normativamente è stato richiesto ed ottenuto nulla osta all'esercizio presso gli Uffici USTIF territorialmente competenti ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80 ed avviate le procedure per l'affidamento dei lavori, la cui esecuzione è programmata per la primavera 2018.

Nel mese di Novembre, l'Amministrazione Comunale di Riccione ha comunicato la volontà di eseguire un intervento di restyling dell'arredo urbano con inserimento di una pista ciclabile lungo il viale D'Annunzio nel tratto fra il piazzale Giovanni XXIII e il piazzale Azzarita che richiederà l'esecuzione di interventi di natura manutentiva sull'impianto filoviario consistenti nella sostituzione di n.15 strutture di sostegno vetuste e/o ammalorate.

A tal fine già nel mese di Dicembre è stato approvato con atto del Consiglio, il progetto per la realizzazione degli interventi di manutenzione necessari ed attivate le procedure per l'affidamento dei lavori anch'essi previsti per la Primavera 2018.

Inoltre, sempre nel territorio comunale di Riccione, la Direzione di Esercizio Filoviaria ha segnalato un preoccupante degrado della capacità di isolamento della linea nella parte terminale dell'impianto nel tratto fra piazzale Curiel e piazzale Marinai d'Italia che ne ha richiesto la messa fuori tensione.

Anche in questo caso sono state avviate le procedure per il dimensionamento dell'intervento manutentivo e per il suo affidamento anch'esso previsto per la primavera del 2018, termine nel quale si prevede il completo ripristino dell'impianto con la conclusione degli interventi descritti nella presente sezione e la possibilità di riaprire al pubblico esercizio in trazione elettrica della linea 11.

E) PIANIFICAZIONE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA SUI BENI FUNZIONALI ALL'ESERCIZIO

Con l'attuazione della trasformazione societaria e lo scorporo delle attività relative alla gestione del contratto di servizio che come detto precedentemente prevede la locazione dei beni funzionali all'esercizio all'Agenzia Unica Romagnola, la pianificazione degli interventi sui beni funzionali all'esercizio passerà attraverso la comunicazione alla Proprietà delle

necessità che emergeranno sulla base della gestione del contratto di servizio affidato con atto d'obbligo fra AMR e Start Romagna, Società Gestore del Servizio.

Sulla base di tali comunicazioni ed in funzione della opportuna pianificazione delle attività, da un lato dovranno essere attivati i tavoli di coordinamento per la definizione dei programmi degli interventi e per il reperimento delle risorse necessarie.

Al momento in assenza di report sullo stato dei beni strumentali all'esecuzione dei servizi e di una proposta per l'individuazione degli interventi necessari si richiamano le risultanze del lavoro svolto dagli uffici negli ultimi anni che potrebbe costituire le basi per la programmazione delle attività a partire dal piano poliennale degli interventi per il triennio 2018 – 2021.

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.

F) ATTIVITA' COMPLEMENTARI AL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO

Parallelamente all'attività tecnica inerente alla 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.

Nel corso dell'anno è stato attivato attraverso specifico incarico professionale affidato alla Società TPS-PTV un tavolo tecnico composto dall'Agenzia Unica Romagnola, il Gestore del Servizio e PMR per la revisione della rete del servizio di Trasporto Pubblico Locale in funzione dell'entrata in esercizio del Trasporto Rapido Costiero negli scenari di medio e lungo termine, attraverso l'analisi della domanda e dell'offerta attuale.
Oltre alla revisione della rete sono state delineate anche le linee essenziali ed i livelli di servizio in funzione da inserire nel futuro bando di gara.
Ulteriore elemento oggetto di valutazione ha riguardato 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.
Infine sono stati affrontati dal punto di vista progettuale 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).
Nel dettaglio questo ha riguardato 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) e la realizzazione delle fermate del TRC quali punti di riqualificazione urbana e non solo come semplici fermate di un servizio di trasporto svolgendo quindi anche funzione di ricucitura, aggregazione e valorizzazione del territorio.
G) ATTIVITA' DI VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO AZIENDALE
Per quanto riguarda la valorizzazione delle Proprietà costituenti il patrimonio aziendale si segnalano ulteriormente i seguenti temi che si proiettano nel futuro dell'azienda e più in generale del territorio:

- il recupero e la valorizzazione delle aree attualmente destinate a spazi per servizi di trasporto pubblico in via Coletti (ex Deposito ATR);
- l'alienazione dell'area edificabile di via Rubicone, oggetto di pubblicazione di apposito bando pubblico, andato deserto in una prima pubblicazione per un valore d'asta pari ad € 3.800.000,00 e successivamente in seconda pubblicazione per un valore ribassato a € 3.420.000,00; a fronte della successiva terza fase aperta alla trattativa privata, sono pervenute due manifestazioni d'interesse a cui però non hanno fatto seguito offerte concrete per l'acquisto;
- lo spostamento del Deposito TPL posizionato 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 alle sue prospettive future.

2.4 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso dei primi mesi del 2017 sono state portate a termine le attività necessarie al trasloco del datacenter e delle postazioni informatiche ubicate nella palazzina di via dalla Chiesa 38 contestuali all'accorpamento delle sedi nel complesso aziendale di via Dario Campana.
Successivamente nel mese di marzo si è provveduto a sdoppiare le reti al fine di rendere autonomo dal punto di vista informatico il Settore TPL della sede di Rimini confluito nella Struttura di Agenzia Mobilità Romagnola.

Nello specifico si è proceduto ad una configurazione degli apparati che pur garantendo le dovute separazioni hanno consentito l'operatività degli Uffici transitati presso la nuova Società.

Per quanto riguarda l'organizzazione relativa agli Uffici di PMR si è proceduto a completare le predisposizioni impiantistiche per la nuova collocazione degli impianti informatici presso la palazzina sita al civico 65 di via Dario Campana, la realizzazione del nuovo C.E.D. presso la palazzina medesima e le attività di ricollocamento dei diversi apparati informatici.

A seguito della scissione ed al trasferimento del personale deputato a curare il Settore Informatico di Agenzia Mobilità presso la nuova struttura di AMR, le competenze (e le esigenze) di natura informatica sono state accorpate nella Direzione TRC, Patrimonio e Progetti Speciali, attraverso una ridistribuzione di competenze al personale tecnico residuale e con l'affidamento in outsourcing dell'assistenza informatica alla Società Telecom Italia in partnership per la parte di helpdesk e monitoraggio con IFI Consulting.

Nel corso dell'anno onde ovviare alla situazione di obsolescenza dei sistemi hardware ed avviare il percorso di rinnovo degli apparati si è proceduto all'esecuzione delle seguenti attività:

- realizzazione del nuovo collegamento esterno alla rete di fibra ottica a completamento di quello fra le due sedi;
- sistemazione dei nuovi firewall "Fortigate" e revisione della rete esistente in funzione di essi;
- configurazione di tutte le postazioni PMR ed ulteriori modifiche alla rete esistente per il nuovo collegamento alla linea di fibra ottica;
- sostituzione di postazioni utente obsolete con apparecchiature in esubero aventi caratteristiche più aggiornate;
- spostamento di tutti i dati aziendali su un unico server e modifica delle politiche di backup in un'ottica di garantire sicurezza ed affidabilità della conservazione e custodia dei dati;
- revisione dei contratti di manutenzione riguardanti i server ed i gruppi di continuità esistenti;
- fornitura di nuovo antivirus ritenuto più idoneo a proteggere eventuali minacce "sopravvissute" alle altre misure di sicurezza;

Per quanto attiene la parte software anch'essa gravata da problemi di aggiornamento dei sistemi in utilizzo in parte per obsolescenza ed in parte per mancanza di sviluppo degli applicativi da parte della software house proprietarie (piattaforma OCEANO per la contabilità e ARCHIFLOW per il protocollo) si è proceduto nel corso dell'anno alla pianificazione ed esecuzione delle seguenti attività:

- verifica preliminare sullo stato e configurazione del data center e configurazione di nuovo server dedicato alla collocazione delle licenze Autodesk per il settore tecnico;
- aggiornamento generale su tutte le postazioni PMR della piattaforma Autodesk ed Office, con l'aggiunta di alcuni applicativi Adobe.

Mentre per quanto riguarda la sostituzione delle piattaforme informatiche a servizio delle attività dei settori Amministrativi/Contabilità e della Segreteria/Protocollo è stato avviato un percorso preliminare attraverso appositi incontri con fornitori di primaria rilevanza al fine della valutazione di applicativi dedicati in previsione di una sostituzione di quelli attualmente in utilizzo programmata nel corso del 2018.

Nel mese di luglio sono state portate a termine le attività volte all'infrastrutturazione informatica del nuovo ufficio aziendale composto da tre postazioni finalizzato a seguire progetti di ricerca, innovazione e sviluppo volto principalmente, in una prima fase, all'elaborazione di proposte atte a favorire l'integrazione del sistema di Trasporto Rapido Costiero nel tessuto urbanistico e nella rete della mobilità alle diverse scale territoriali nei comuni di Rimini e di Riccione.

Tali attività di natura informatica hanno richiesto la collocazione di postazioni informatiche definite in base alle nuove necessità operative, presso la palazzina sita al civico 65, la configurazione e l'installazione di software destinati alla modellazione tridimensionale, all'editor di immagini, al disegno parametrico e CAD.
Nel mese di dicembre si è conclusa inoltre l'attività relativa al rinnovamento del sito web con la pubblicazione della nuova veste grafica realizzata con il supporto esterno della Società Edita.
Nelle ultime settimane dell'anno, anche alla luce di un'avaria di un alimentatore del server aziendale principale (in servizio dal 2003 è quindi gravato di una rilevante obsolescenza) è stato accelerato il percorso di rinnovo completo dei server aziendali al fine di sostituire gli apparati oramai giunti alla fine della loro vita utile ed eliminare conseguentemente le ricorrenti problematiche prestazionali e di affidabilità riscontrate.
Inoltre si procederà con la mappatura di tutte le caratteristiche dei PC al fine di incrementare la memoria RAM disponibile, viste le evidenti problematiche prestazionali su alcuni dispositivi ed infine con l'installazione di dispositivi di monitoraggio esterno dei sistemi informativi.
Anche tali attività vedranno il loro completamento esecutivo nel corso del 2018, termine programmatico dell'intero percorso di ristrutturazione e di rinnovo degli apparati informatici avviato a partire dallo scorso mese di marzo.

3.INVESTIMENTI

Il principale investimento del 2017 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 31.12.2017 era la seguente:

	31/12/2017	**31/12/2016**	**31/12/2015**
Depositi bancari	3.909.704	3.576.928	7.354.266
Denaro e altri valori in cassa	1.969	17	18
Disponibilità liquide	3.911.673	3.576.945	7.354.284
Debiti vs Soci per finanziamenti (entro 12 mesi)			
Debiti vs banche (entro 12 mesi)	**0**	**0**	**1.004**
Debiti finanziari a breve termine			
Posizione finanziaria netta a breve termine			
Debiti vs Banche (oltre 12 mesi)	**2.200.000**		
Debiti vs altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine			
Posizione finanziaria netta	**1.711.673**	**3.576.945**	**7.353.280**

Il presente paragrafo fornisce le informazioni richiesta 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 2017 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 6.123.077 con un decremento rispetto al 2016 di euro 16.343.037 ed un incremento di euro 167.292 rispetto al budget 2017

Valori in euro	**Consuntivo 2017**	**Consuntivo 2016**	**BUDGET 2017**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	31.117	204.627	20.000
Incrementi di immob. per lavori interni	309.962	366.945	430.000
Totale Altri ricavi e proventi	5.781.998	21.894.542	5.505.785
Di cui Contributi in c/esercizio	2.836.556	17.019.334	2.836.556
Di cui Contributi consortili a pareggio	1.921.473	3.590.378	2.013.868
Di cui Contrib.increm.qualif.Tpl L.R.1/2002	28.204	292.654	0
Valore della Produzione	**6.123.077**	**22.466.114**	**5.955.785**

L'incremento rispetto al budget è da ricondurre principalmente a:

- euro 28.204 dovuti alla contribuzione regionale riconosciuta per iniziative e progetti a sostegno del TPL di cui alla L.R. 1/2002;
- euro 153.842 per sopravvenienze attive dettagliate in nota integrativa;
- euro 14.200 per penali al gestore
- euro 20.150 per maggior rimborsi vari;
- euro 136.785 per rimborso costi comuni di competenza del Gestore
- euro 20.538 per ricavi da servizi di trasporto gennaio e febbraio.

Compensati in parte da decrementi dovuti quanto ad euro 120.038 per la riduzione della capitalizzazione degli oneri de personale adibito al TRC e quanto ad euro 92.395 da minor contribuzione consortile richiesta agli Enti consorziati.

L'ammontare complessivo dei costi della produzione è di euro 6.128.250 e lievemente superiori al 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 2017**	**Consuntivo 2016**	**BUDGET 2017**
Materie prime	15.759	14.590	10.300
Servizi	4.304.366	19.522.846	3.712.916
Godimento beni di terzi	127.534	117.937	114.700
Totale Personale	1.039.975	1.392.951	971.250
Di cui costo personale a somministrazione	114.566	121.066	172.000
Ammortamenti e svalutazioni	405.239	258.440	187.094
Di cui svalutazione dei crediti compresi att.circ.	22.804	22.804	0

Accantonamenti per rischi	165.000	291.000	760.000
Altri accantonamenti	0	0	0
Oneri diversi di gestione	70.377	89.701	54.525
Costi della Produzione	**6.128.250**	**21.687.465**	**5.810.785**

Si evidenziano le variazioni più significative rispetto al budget delle diverse componenti di costo:

- Per servizi si ha un incremento di euro 591.450 dovuti principalmente a:

- per euro 467.605 dovuti alla riclassificazione della voce prevista ad accantonamento appostata a consuntivo alla voce appalti servizi verso gestore, l'importo preventivato era superiore a quello effettivamente imputato per euro 92.395.

- per euro 136.785 per costi comuni con gestore TPL

- 62.792 maggior oneri per altri servizi professionali di cui la maggior incidenza è dovuta ad euro 40 mila per l'attività tecnico funzionali del sistema TRC effettuato dal Start.

- per euro 24.946 dovute a maggior manutenzioni palazzine sede uffici via Dario Campana ed aree di fermata.

Compensate in parte da risparmi su costi per iniziative promozionali per euro 78.100 e prestazioni tecniche per 24.974.

Il risultato operativo a consuntivo, quale differenza tra il Valore ed i Costi della produzione, è pari ad euro – 5.173 e la sua incidenza sul valore della produzione è del – 0,08%; in valore assoluto presenta un scostamento rispetto al budget di euro 150.173. 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 2017**	**Consuntivo 2016**	**BUDGET 2017**
Margine operativo lordo (MOL o EBITDA)	1.328.089	1.328.089	1.092.094
Risultato Operativo	-5.173	778.649	145.000
EBIT (al lordo dei proventi finanziari)	11.459	794.178	145.000

Valori in euro	**Consuntivo 2017**	**Consuntivo 2016**	**BUDGET 2017**
Risultato prima delle Imposte	-17.983	794.166	35.000

Le imposte sul reddito d'esercizio, pari ad euro 14.000 inferiori a quelle del precedente esercizio principalmente a seguito della scissione del ramo aziendale afferente il trasporto pubblico locale.

La perdita d'esercizio è di euro 31.983 ed ha una incidenza sul valore della produzione del 0.52%.

Il patrimonio netto di euro 11.507.182 è inferiore rispetto 2016 di euro 865.852; il decremento è dovuto alla liquidazione ad A.M.R. Consortile della quota di capitale spettante a seguito della scissione del ramo aziendale per euro 831.839 e della liquidazione della quota consortile di partecipazione del Comune di Gabicce per euro 2.029 a seguito di recesso dal consorzio.

Gli incrementi della riserva legale e della riserva straordinaria registrati nel 2017 sono conseguenti alla destinazione di parte dell'utile del 2016.

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				
	2017	2016	2017	2016
Ricavi delle vendite e prestazioni	31.117	204.627	0,51%	0,91%
Variazione delle rimanenze	0	0	0,00%	0,00%
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	309.962	366.945	5,06%	1,63%
Altri Proventi	5.781.998	21.894.542	94,43%	97,46%
PRODOTTO INTERNO LORDO	**6.123.077**	**22.466.114**	**100,00%**	**100,00%**
Per materie prime	15.759	14.590	0,26%	0,06%
Variazione delle rimanenze	0	0	0,00%	0,00%
Per servizi	4.304.366	19.522.846	70,30%	86,90%
Per godimento di beni di terzi	127.534	117.937	2,08%	0,52%
Oneri diversi di gestione	70.377	89.701	1,15%	0,40%
	4.518.036	19.745.074	73,79%	87,89%
VALORE AGGIUNTO	**1.605.041**	**2.721.040**	**26,21%**	**12,11%**
Costo del lavoro	1.039.975	1.392.951	16,98%	6,20%
MOL - EBITDA	**565.066**	**1.328.089**	**9,23%**	**5,91%**
Ammortamenti e accantonamenti	405.239	235.636	6,62%	1,05%
a) immateriali	9.989	651	0,16%	0,00%
b) materiali	220.844	234.985	3,61%	1,05%
c) altre svalutazioni immobilizzazioni	174.406	0	2,85%	0,00%
Svalutazione dei crediti commerciali	0	22.804	0,00%	0,10%
Accantonamenti caratteristici	165.000	291.000	2,69%	1,30%
REDDITO OPERATIVO-CARATTERISTICO	**-5.173**	**778.649**	**-0,08%**	**3,47%**
Proventi ed oneri della gestione accessoria (proventi-oneri)				
Proventi da partecipazioni	0	0	0,00%	0,00%
Altri proventi finanziari	16.632	15.529	0,27%	0,07%
Utili/Perdite su cambi	0	0	0,00%	0,00%
Rivalutazioni	0	0	0,00%	0,00%
Svalutazioni	0	0	0,00%	0,00%
RISULTATO GESTIONE ACCESSORIA	16.632	15.529	0,27%	0,07%
REDDITO OPERATIVO GLOBALE - EBIT	**11.459**	**794.178**	**0,19%**	**3,54%**
Oneri finanziari	29.442	12	0,48%	0,00%
REDDITO DI COMPETENZA	**-17.983**	**794.166**	-0,29%	3,53%
Proventi straordinari	0	0	0,00%	0,00%
Oneri straordinari	0	0	0,00%	0,00%
RISULTATO GESTRIONE STRAORDINARIA	0	0	0,00%	0,00%
REDDITO PRE IMPOSTE	**-17.983**	**794.166**	**-0,29%**	**3,53%**
Imposte sul reddito d'esercizio	14.000	44.263	0,23%	0,20%
REDDITO NETTO	**-31.983**	**749.903**	**-0,52%**	**3,34%**

Il conto economico evidenzia alcuni risultati intermedi.

Il MOL (o EBITDA) presenta un andamento meno positivo rispetto al 2016.

Tale indicatore rappresenta un peggioramento del risultato economico rispetto all'esercizio precedente anche se il confronto risulta influenzato dal fatto della cessione del ramo aziendale TPL avvenuto in data 01/03/2017. I costi di struttura, tra i quali il costo del personale, hanno influenzato in maniera più che proporzionale l'esercizio 2017.
La svalutazione di immobilizzazioni materiali in corso dovute a danni causati dal fallimento Apts, le scelte strategiche di ridimensionamento del personale hanno prodotto spese contingenti quali ad esempio le indennità di pre-pensionamento che non si riproporranno nei prossimi esercizi. Il fatto stesso di aver scelto di ridurre il contributo consortile Enti Soci preventivato per il 2017 dell'intero importo risparmiato quale integrazione tariffaria riconosciuta gestore TPL avrebbe consentito di pareggiare, se non portare in utile il bilancio.
In definitiva indica la predisposizione della Società ad un risultato di pareggio.

ANALISI DELLA REDDITIVITA'		
	2017	**2016**
R.O.E. redditività del capitale proprio (reddito netto/capitale proprio)	**-0,28%**	**6,06%**

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.
Valgono le valutazione fatte per il margine operativo lordo.

Altri indicatori di economicità sono:

	2017	**2016**
R.O.I. redditività del capitale investito (reddito operativo/capitale investito)	**-0,01%**	**0,89%**

	2017	**2016**
R.O.S. redditività delle vendite (reddito operativo caratteristico/ricavi netti di vendita)	**-0,08%**	**3,47%**

	2017	**2016**
R.I. rapporto d'indebitamento (capitale investito/capitale proprio)	**8,30**	**7,03**

Gli indici sono negativi vista la perdita d'esercizio

L'indice del rapporto di indebitamento rispetto all'esercizio precedente evidenzia un peggioramento ma pressoché totalmente influenzato dalla riduzione del Capitale Proprio dovuto alla liquidazione del Capitale Sociale alla costituenda agenzia della mobilità romagnola del trasporto pubblico locale.

Si provvede poi alla riclassificazione dello Stato Patrimoniale sulla base del criterio finanziario utile alla determinazione di alcun indici patrimoniali e finanziari.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO - CRITERIO FINANZIARIO		
ATTIVITA'-INVESTIMENTI	**2017**	**2016**
Liquidità immediata	**3.911.673**	**3.576.945**
Depositi bancari e postali;	3.909.704	3.576.928
Assegni;	-	-
Denaro e valori in cassa.	1.969	17
Liquidità differite	**6.113.520**	**5.056.912**
Crediti v/altri	1.840.854	583.755
Crediti v/clienti	2.995.388	2.397.247
Crediti v/controllate, collegate e controllanti	885.381	1.035.939
Crediti tributari	367.231	1.016.426
Crediti tributari e per imposte anticipate	-	-
Ratei e risconti	24.666	23.545
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
Crediti fra le imm. Finanz.	-	-
Liquidità Immediata e Differita	**10.025.193**	**8.633.857**
Rimanenze	**-**	**-**
1) materie prime, sussidiarie e di consumo;	-	-
2) prodotti in corso di lavorazione e semilavorati;	-	-
4) prodotti finiti e merci;	-	-
5) acconti.	-	-
ATTIVO CIRCOLANTE	**10.025.193**	**8.633.857**
Immobilizzazioni materiali	**82.185.256**	**73.026.678**
1) terreni e fabbricati;	9.983.664	7.965.423
2) impianti e macchinari;	113.209	147.089
3) attrezzature industriali e commerciali;	105.283	111.210
4) altri beni;	133.221	137.337
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	71.849.879	64.665.619
Immobilizzazioni immateriali	**54.216**	**28.642**
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;	26.853	1.228
5) avviamento;	-	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti;	-	-
7) altre	27.363	27.414
8) differenze da consolidamento	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	**3.296.284**	**5.332.179**
1) partecipazioni in imprese controllate, collegate, controllanti;	3.000	3.000
3) altri titoli;	-	-
4) azioni proprie	-	-
5) altri crediti oltre esercizio successivo	3.293.284	5.329.179
Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti oltre 12 mesi	-	-
Crediti dell'attivo circolante con scadenza oltre 12 mesi	**-**	**-**
ATTIVO FISSO	**85.535.756**	**78.387.499**
TOT. CAPITALE INVESTITO	**95.560.949**	**87.021.356**
PASSIVITA'-FINANZIAMENTI	**2017**	**2016**
Debiti a breve termine	10.526.452	10.041.381
Ratei e risconti	536.137	595.144
PASSIVO CORRENTE	**11.062.589**	**10.636.525**
Debiti a medio lungo termine	71.267.491	62.037.323
Fondi per rischi ed oneri	1.572.234	1.528.093
Fondo TFR	151.453	446.381
PASSIVO CONSOLIDATO	**72.991.178**	**64.011.797**
TOTALE CAPITALE DI TERZI	**84.053.767**	**74.648.322**
I. Capitale sociale	10.833.607	11.665.446
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione	-	-
IV. Riserva legale	67.138	29.643
V. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VI. Riserve statutarie	-	-
VII. Altre riserve	638.420	3
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo:	-	-71.961
IX. Utile (Perdita) dell'esercizio	-31.983	749.903
X. Capitale e riserve di terzi	-	-
XI. Utile di terzi	-	-
CAPITALE PROPRIO	**11.507.182**	**12.373.034**
FONTI DEL CAP. INVESTITO	**95.560.949**	**87.021.356**

Stato Patrimoniale a valori percentuali.

STATO PATRIMONIALE A VALORI PERCENTUALI									
	2017		2016			2017		2016	
ATTIVO	importi	%	importi	%	PASSIVO	importi	%	importi	%
Liquidità immediate	3.911.673	4,09%	3.576.945	4,11%	PASSIVITA' CORRENTI	11.062.589	11,58%	10.636.525	12,22%
Liquidita differite	6.113.520	6,40%	5.056.912	5,81%	PASSIVITA' CONSOLID.	72.991.178	76,38%	64.011.797	73,56%
Disponibilità di magazzino	0	0,00%	0	0,00%					
ATTIVO CORRENTE	10.025.193	10,49%	8.633.857	9,92%	CAPITALE DI TERZI	84.053.767	87,96%	74.648.322	85,78%
Immobilizzazioni materiali	82.185.256	86,00%	73.026.678	83,92%	Capitale sociale	10.833.607	11,34%	11.665.446	13,41%
Immobilizzazioni immateriali	54.216	0,06%	28.642	0,03%	Riserve+Utili	673.575	0,70%	707.588	0,81%
Immobilizzazioni finanziarie	3.296.284	3,45%	5.332.179	6,13%	Patrimonio netto di terzi	0	0,00%	0	0,00%
ATTIVO IMMOBILIZZATO	85.535.756	89,51%	78.387.499	90,08%	CAPITALE PROPRIO	11.507.182	12,04%	12.373.034	14,22%
CAPITALE INVESTITO	95.560.949	100,00%	87.021.356	100,00%	CAPITALE INVESTITO	95.560.949	100,00%	87.021.356	100,00%

Indici di liquidità.

INDICI FINANZIARI DI LIQUIDITA'		
	2017	2016
R.C. rapporto corrente (attivo corrente/passivo corrente)	0,91	0,81

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.

	2017	2016
T.A. indici primario di liquidità o acid test (liquidità immedate+liquidita differite)/passivo corrente)	0,91	0,81

Variazione del CCN.

	2017	2016
C.C.N. capitale circolante netto (attivo corrente - passivo corrente)	-1.037.396	-2.002.668

La variazione del CCN mostra un andamento peggiorativo che trova giustificazione dal fatto che si è proceduto nel 2017 a riclassificare quanto imputato ad immobilizzazioni finanziarie quale credito per versamenti a garanzia d'espropri al MEF all'attivo circolante per credito verso altri oltre l'esercizio.
La situazione di squilibrio finanziario a breve termine è stata affrontata dalla società a cui ha posto rimedio tramite l'assunzione di finanziamenti durevoli.

Indici di copertura finanziaria.

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA

	2017	2016
I.M.S. indice del margine di struttura	**0,13**	**0,16**
(capitale proprio/attivo immobilizzato)		

	2017	2016
I.M.A.S.A. indice del margine di struttura allargato	**0,99**	**0,97**
(capitale proprio + passivo consolidato/attivo immobilizzato)		

Gli indici di copertura mostrano una sostanziale invarianza degli indicatori nel corso dell'esercizio.

5. ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, n. 1) c.c. si dichiara che la società non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo nell'anno 2017.

6. SITUAZIONE FINANZIARIA E RISCHIO DI LIQUIDITA'

Anche nel corso del 2017 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 7,3 milioni di euro.

Nel corso del 2017 Agenzia ha sostenuto gli investimenti con risorse proprie cercando di ottimizzare al meglio la gestione di tesoreria, attivando procedure di costante addebito e recupero crediti verso Enti Soci per i contributi consortili dovuti e con il ricorso al tiraggio del mutuo ipotecario concesso da ICCRA Banca per 2,2 milioni di euro.

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 per euro 27.844.861 nel corso del 2017 sono state riscosse le tranches richieste sino al 31.12.16 per un totale di euro 5.505.631.

E' stato richiesto, solo dopo visita Ustif, con nota:

- prot. PMR 4928 del 22/11/2017 per euro 2.938.812;

l'erogazione del contributo per investimenti effettuati a tutto il 31/10/2017 che resta, alla data di chiusura del presente bilancio, non ancora erogato.

Il ritardo nell'erogazione del finanziamento pone la Società in una situazione di carenza di fonti finanziarie, in parte attenuata dal tiraggio del mutuo ipotecario stipulato da PMR al fine di ottemperare agli impegni verso i fornitori.

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.

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 2017 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.

La trasformazione societaria con il conseguente 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, avvenuto il 01 marzo scorso ha comportato 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 si è proceduto alla conferma formale dei Professionisti incaricati quali RSPP e Medico Competente ed a rinnovare le nomine e la formazione 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 per i rischi interferenti (ex art. 26 del testo) relativi al personale delle Ditte titolari di servizi presso le sedi aziendali di via Dario Campana;

In previsione delle scadenze degli altri documenti costituenti la valutazione dei rischi a cui i lavoratori sono esposti si è proceduto ad avviare il percorso tecnico per completare il loro rinnovo:

- 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;

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

La Società non si è avvalsa né della rivalutazione facoltativa prevista dalla legge di stabilità 2017 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.
Il Consiglio di Amministrazione già predispone e sottopone 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".

Ai sensi dell'art. 6 comma 3 del D.Lgs 175/2016, in considerazione delle dimensioni, delle caratteristiche organizzative nonché dall'attività svolta, si dà atto che PMR non ha ritenuto opportuno integrare gli strumenti del governo societario.

Ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs 175/2016 ed in ottemperanza ai criteri adottati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 14/07/2017

SI EVIDENZIANO LE RISULTANZE DEGLI INDICATORI DI CRISI INDIVIDUATI

- Gli Enti Soci hanno rispettato gli obblighi assunti in fase d'approvazione del previsionale 2017 ai fini della corresponsione dei contributi consortili spettanti.
- L'anno 2017 è il primo anno in cui PMR presenta la gestione operativa della Società in negativo.

- Non vi è stata erosione del patrimonio netto superiore ad un terzo del Capitale Sociale.
- L'indice di struttura finanziaria è per il 2017 dello 0,97%. Viene rispettato il limite rischio dello 0,85%.
- Il peso degli oneri finanziari sono inferiori al 20 % del valore della produzione.

10. ATTIVITA' DI MONITORAGGIO SU ORGANISMI PARTECIPATI - OBIETTIVI STRATEGICI E SUL COMPLESSO DELLE SPESE DI FUNZIONAMENTO.

Obiettivi Strategici

1) Per quanto riguarda il primo punto degli obiettivi indicati per il 2017, relativo alla conclusione della vertenza in atto con il Gestore del TPL del bacino riminese, c'è stato un ulteriore intervento prefettizio che ha portato ad un accordo per la condivisione delle modalità per la liquidazione di quanto dovuto da PMR ad ATG/START. Esso in particolare definisce che l'immobile destinato a sede di Start di via C.A. Dalla Chiesa 38, per il valore peritato dall'Agenzia delle Entrate in data 01/07/2015 in euro 3.857.000, è parte della copertura del debito. Alla data di chiusura del Bilancio, non si è ancora conclusa la trattativa, anche se è in fase di sottoscrizione la scrittura privata PMR - ATG – START per la regolazione dell'acquisto della palazzina così come autorizzato da deliberazione dell'Assemblea consorziale del 08/03/2018.

2) Per quanto riguarda il secondo punto degli obiettivi strategici si attesta che il completamento del percorso di costituzione dell'agenzia unica romagnola inerente il trasporto pubblico locale è avvenuto in data 16/01/2017 con la sottoscrizione dell'atto di cessione del ramo d'azienda.

3) Per quanto riguarda il terzo punto degli obiettivi strategici si attesta che si è data ampia disponibilità ad essere di supporto e coadiuvare alle attività di AMR su tutti i problemi di passaggio delle funzioni inerenti il TPL comprese le attività d'avvio della gara di bacino romagnolo.

4) Con riferimento al quarto obiettivo strategico si evidenzia che nell'Atto d'obbligo 2017 i canoni di beni strumentali erano stati quantificati in conformità ai criteri della delibera Art 49/2015 in euro 511.010 più Iva annui per l'utilizzo del complesso immobiliare sito in via C.A. Dalla Chiesa 40 ed in euro 204.667 più Iva annui per l'utilizzo della linea filoviaria e della rete di fermata. A seguito della "Proposta d'Accordo bonario per la risoluzione del contenzioso Atto d'Obbligo/TPL 2017", ratificata dall'Assemblea dei Soci in data 23/03/2017, il canone è stato fissato in complessivi euro 550.000 più Iva. I beni strumentali sono stati resi disponibili ad AMR con contratto d'affitto siglati a settembre 2017 e da questa a sua volta resi disponibili al gestore.

5) Con riferimento al quinto punto degli obiettivi si evidenzia quanto segue:

   5.a) si è conclusa con la sottoscrizione di mutuo per euro 7,1 milioni dopo apposita "nuova gara" col reperimento delle risorse finanziare per il completamento del TRC per la quota a carico di PMR.

   Con decreto interministeriale n. 587 del 22/12/2017 (pubblicato sulla G.U.R.I. del 27/01/2018 n. 22) è stato stanziato il finanziamento Statale pari ad euro 8,85 milioni per l'acquisto del materiale rotabile TRC che aggiunto al contributo regionale previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto in sede locale del 15.07.2008 di euro 2,739 milioni garantisce la copertura finanziaria del contratto sottoscritto con l'ATI per quanto riguarda l'acquisizione del materiale rotabile.

   5.b) Per quanto attiene il completamento della tratta TRC Rimini FS-Riccione FS si informa che in data 31/01/2018 è stata dichiarata la fine dei lavori relativa al completamento dell'infrastruttura.

Si attesta che sono stati condivisi con il Comitato di Coordinamento tutti i principali passaggi dell'intervento e sono stati osservati gli indirizzi dallo stesso espressi.

5.c) Sono in corso azioni di sostegno al servizio TRC. Nell'estate del 2017, in accordo con il Comune di Rimini, è stato costituito un gruppo di lavoro volto a coordinare gli aspetti comunicativi. E' stato realizzato uno studio per la definizione della nuova rete di TPL del bacino riminese integrato con il TRC. Si è partecipato, in qualità di partner del Comune di Rimini, ad un bando per l'assegnazione di finanziamenti europei, non andato a buon fine.

Obiettivi sul complesso delle spese di funzionamento

Il totale del costo della produzione (voce B) del conto economico del bilancio d'esercizio 2017 di euro 6.128.250 al netto degli ammortamenti e svalutazioni di euro 405.239, degli eventuali oneri straordinari (precedentemente inseriti, fino a tutto il 2015, alla voce "E" del conto economico) e dalla voce costi comuni Start/Atg di euro 136.785 - relativi ad oneri sostenuti per conto di Start/ATG per la palazzina di Via C.A. Dalla Chiesa 38 di cui esiste posta speculare tra i ricavi - risulta essere di euro 5.586.226 valore inferiore al costo della produzione del previsionale 2017 di euro 5.623.691 quest'ultimo ovviamente riparametrato al netto delle stesse poste portate in detrazione del consuntivo 2017.

	CONSUNTIVO 2017	PREVISIONALE 2017
Costo della Produzione "B"	6.128.250	5.810.785
Ammortamenti e svalutazioni	- 405.239	- 187.084
Sopravvenienza passiva (ex "E")	0	
Spese da rifatturare a Start/ATG	- 136.785	
Costo della Produzione nettizzato	5.586.226	5.623.691

Il costo del personale a consuntivo 2017 risulta essere di euro 1.039.975 superiore a quanto previsto di euro 971.250 nel previsionale per il fatto che nel previsionale 2017 si era valutato che il trasferimento del personale destinato alla nuova società AMR avvenisse il 01/01/2017 mentre il trasferimento effettivamente è avvenuto il 01/03/2017.
L'incidenza del personale trasferito è pari ad euro 77.192, se al consuntivo 2017 si detraesse l'importo del Personale trasferito otterremmo un importo di euro 962.783 addirittura inferiore a quello preventivato.

Si attesta che nel previsionale 2018, peraltro relativo al primo anno di stesura del bilancio previsionale di P.M.R. dopo cambio denominazione a seguito di scissione ramo aziendale, si è tenuto conto degli obiettivi assegnati nel corso del 2017 dal Comune di Rimini.

	PREVISIONALE 2018	PREVISIONALE 2017	CONSUTIVO 2017
Costo della produzione nettizzato	2.094.914	5.623.691	5.586.226
Di cui costo personale (*)	686.820	971.000	1.039.250

(*) vale quanto precedentemente dettagliato

11. RINVIO DELL'ASSEMBLEA PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO

Visto che in data 01/03/2017 si è attuata la scissione parziale e proporzionale del ramo aziendale inerente l'attività di pianificazione e controllo del TPL, in esito alla quale vi è stata una prima approvazione del bilancio previsionale di AM ed una seconda approvazione del bilancio previsionale PMR.
Visto che tale particolare situazione integra il preciso disposto cui all'art. 2364 C.C che concede la possibilità di approvare il bilancio, anziché entro 120 gg, entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio;
Constato al riguardo, che l'articolo 23 dello Statuto sociale prevede la facoltà di convocazione dell'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio anche oltre i normali centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio, ma non oltre i centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio e ciò quando lo richiedano particolari esigenze relative alla struttura della società
Si attesa che la Società si è avvalsa del posticipo a 180 dalla chiusura dell'esercizio del termine di approvazione del bilancio consuntivo 2017 da parte dell'Assemblea dei Soci.
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 2018.

12. ALTRE INFORMAZIONI PREVISTE DALL'ART. 2428 DEL CODICE CIVILE

Ai sensi dell'art.2428 comma 2 n. 2) c.c. si indica che i rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di quest'ultime per PMR si traduce in rapporto di credito/debito verso controllanti, dettagliati per quanto riguarda i crediti da pag.16 a 20 e per quanto riguarda i debiti da pag.30 a 33 della nota integrativa cui si rinvia.

Ai sensi dell'art.2428 comma 2 n. 3) c.c. non si possiedono azioni proprie, né quote o azioni di società controllanti neanche per interposta persona o società fiduciaria.

Ai sensi dell'art.2428 comma 2 n.4) non si sono né acquistate né alienate azioni proprie, né azioni o quote di società controllanti anche per interposta persona o società fiduciaria.

Rimini, . / /2018

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ

Il sottoscritto Dott. Cingolani Pierfrancesco, 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.