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 31.12.2019

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 TRASPORTO RAPIDO DI COSTA*
   - *2.2 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE*
   - *2.3 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 ALL'AMBIENTE ED AL PERSONALE*

8. *RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA*

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*

RELAZIONE INTRODUTTIVA DELLA PRESIDENZA

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2019 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea registra un pareggio prodottosi in particolare grazie alla sopravvenienza attiva conseguente alle variazioni economiche/patrimoniali nei confronti degli Enti Soci derivanti dall'atto ricognitivo dell'utilizzo delle risorse provenienti dai contributi ex L.32/1993 e L.204/95, assunto nella seduta assembleare del 05 maggio 2020.

Come si evince dai documenti e relazioni facenti parte della documentazione consegnata unitamente al bilancio 2019 si è ritenuto opportuno destinare le risorse prodottesi su 4 filoni: abbassando il contributo dei soci per la copertura del disavanzo di PMR per un importo di euro 190.000, costituzione di un fondo di riserva dedicato a maggiori spese relative alla custodia e guardiania della linee TPL Metromare importo di euro 200.000, costituzione di un fondo relativo al rischio che il servizio Metromare (in ragione delle mutate condizioni sanitarie) non riesca ad essere attivato ed affidato anche nell'anno 2020 con un importo di euro 350.000, adeguamento del fondo oneri per l'adeguamento degli impianti di scarico e cisterne deposito TPL di Via C.A. Dalla Chiesa per euro 70.000.

Il fattore che ha maggiormente condizionato la gestione aziendale 2019 è senza dubbio il ritardo nella consegna della flotta degli Exqui.city18T destinati al servizio "Metromare". Il primo veicolo doveva essere consegnato entro agosto ed il resto della flotta entro dicembre.

Gli evidenti ritardi nella produzione che sono stati riscontrati nel primo semestre del 2019 hanno indotto la Provincia ed il Comune di Rimini ad imprimere un'accelerazione all'avvio dell'esercizio del "Metromare" provvisoriamente con autobus a basse emissioni inquinanti, in parte già nelle disponibilità del Gestore ed in parte utilizzando mezzi presi in locazione da Tper. In tal senso si è espresso il Comitato di Coordinamento per la realizzazione del TRC che si è riunito il 22 agosto 2019 e che ha avvallato l'avvio di un esercizio temporaneamente senza l'uso dell'impianto elettrico.
I diversi attori locali (Provincia e Comune di Rimini, PMR, Gestore) hanno operato in sinergia e con un reciproco costante confronto, finalizzato al raggiungimento del comune obiettivo di giungere all'inaugurazione ufficiale del servizio Metromare il 23 novembre 2019
Ciò ha richiesto a PMR un notevole sforzo sia sotto il profilo tecnico che economico-amministrativo, basti ricordare il celere completamento della segnaletica del tracciato, l'acquisto l'installazione ed il collaudo di una fornitura aggiuntiva di apparecchiature per l'interfaccia dei veicoli sostitutivi con il sistema di segnalamento, l'impegno economico nei confronti del Gestore nel riconoscere il rimborso di alcuni costi connessi all'avvio del servizio.
Sin dal momento della sua inaugurazione il servizio Metromare si è rilevato un successo, sottolineato a più riprese dalla stampa locale e dai social media che ne hanno evidenziato l'alto gradimento da parta dell'utenza locale.
PMR ha chiesto al Gestore di conoscere i dati relativi ai passeggeri trasportati e dalle informazioni ottenute ha ricavato le seguenti tendenze:

- una buona affluenza ed utilizzo del servizio durante tutto il periodo della sperimentazione con rilevanti punte nei week-end, con valori superiori a quelli attesi;
- alta frequentazione fino a giungere a momenti di saturazione sia durante le festività natalizie che in occasione di eventi legati al capodanno e ad alcuni eventi fieristici di maggior rilievo, con necessità di intensificazione del servizio rispetto a quanto programmato;
- una maggiore attrattività verso i residenti che hanno abbandonato la mobilità privata in favore di quella pubblica;
- un incremento dei ricavi da bigliettazione sia presso la rete delle rivendite che soprattutto per quella a bordo ed una proporzionale bassa incidenza dell'evasione;
- un decremento dell'utenza nelle linee a monte del Metromare particolarmente intenso fra Bellariva e Riccione Station;
- una riduzione dell'utilizzo della linea 11 con un impatto comunque più limitato rispetto alle attese;

- un incremento complessivo significativo dei passeggeri trasportati sommando le diverse linee, con risultati superiori alle attese.

La fase provvisoria si è conclusa lo scorso 22 marzo 2020 e il servizio di trasporto è stato temporaneamente sospeso in conseguenza ai vari provvedimenti nazionali e regionali assunti per il contenimento della diffusione del COVID19.

Ad aprile 2019 si è concluso l'iter per l'erogazione del finanziamento statale di euro 8.850.000 destinato all'acquisto dei filoveicoli Exquicity18T ed è stato possibile ricevere una prima tranche di euro 1.632.825.

Nella primavera del 2019 sono poi iniziati i lavori di riqualificazione dell'area antistante la stazione ferroviaria di Rimini. PMR, a seguito della riqualificazione dell'area FS. è stata chiamata a modificare l'impianto filoviario Rimini – Riccione nel tratto compreso fra il capolinea di San Girolamo ed il piazzale Cesare Battisti, eliminare arredi e marciapiedi situati all'ingresso della Stazione ed a dislocare le aree di fermata autobus lungo il piazzale Cesare Battisti, apportare modifiche a pali e recinzioni del capolinea Metromare.

Nel corso del 2019 è poi proseguita l'interlocuzione con il Comune di Rimini per la formulazione di un Accordo volto a definire i contenuti del "Comparto Coletti-Metromare", con cessione in favore dell'Amministrazione di superfici adiacenti il TRC da destinare ad interventi di riqualificazione urbana. La sottoscrizione dell'Accordo è slittata al 2020.

A dicembre 2019 si sono avuti i primi segnali della positiva valutazione del Ministero delle infrastrutture e Trasporti riguardo al progetto per la realizzazione della 2° tratta TRC Rimini Stazione – Fiera di Rimini, presentato a fine 2018 dal Comune di Rimini in collaborazione con PMR e rimodulato ad ottobre 2019.
Ciò ha consentito di annoverare il progetto fra quelli ammessi al finanziamento statale dedicato agli interventi per il trasporto rapido di massa, richiesto per circa 49 milioni di euro.
Al momento della stesura della presente relazione si è in attesa della pubblicazione del decreto di finanziamento essendo lo stesso alla Corte dei Conti per l'obbligatorio visto.

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

2.1 REALIZZAZIONE DEL TRASPORTO RAPIDO DI COSTA – 1^ TRATTA RIMINI FS / RICCIONE FS

Anche per l'esercizio 2019 l'attività degli Uffici Tecnici Aziendali è stata principalmente 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 trattati per sinteticità di esposizione, sullo schema di quanto già fatto negli anni precedenti, nei seguenti punti:

A. – Le fasi di chiusura di realizzazione del sistema di trasporto;
- A.1 – Le opere civili e gli impianti di trazione elettrica;
- A.2 – Gli impianti di ausilio all'esercizio e la regolamentazione delle tratte a singola via di corsa;
- A.3 – La fornitura del materiale rotabile;
- A.4 – Opere complementari a completamento dell'infrastruttura;

B. – Le procedure per la messa in esercizio del sistema di trasporto;
- B.1 – Il procedimento di collaudo;
- B.2 – Le procedure di affidamento dell'infrastruttura quale bene strumentale al servizio;
- B.3 – Il procedimento di apertura al pubblico esercizio;

C. – Avanzamento economico dell'investimento
- C.1 – La situazione finanziaria del TRC – verifica del quadro economico al 31.12.2019;
- C.2 – Previsione di costo dell'investimento TRC fino a completamento dell'opera (1^ tratta);

D. – Aggiornamenti sulle vicende di natura legale / amministrativa**;**
- D.1 – Procedimenti innanzi al Tribunale Amministrativo della Regione Emilia – Romagna;
- D.2 – Procedimenti innanzi al Tribunale Civile di Rimini

A. – Le fasi di completamento del sistema di trasporto

A.1 – Le opere civili e gli impianti di trazione elettrica

Concluse le operazioni di collaudo tecnico ed amministrativo nel novembre 2018, Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, ha preso in consegna le opere civili e gli impianti di trazione elettrica dall'Associazione Temporanea di Imprese affidataria dell'intervento in data 29.03.2019 come risulta dal relativo verbale prot. 1339/19.

Pertanto a partire da tale data le attività di custodia, mantenimento e pulizia di quanto realizzato è passato nelle competenze della Proprietà che ne ha affidato l'esecuzione, previo esperimento di procedura di gara, alla Coop134 di Rimini.

Così come previsto nelle pattuizioni contrattuali e quale offerta migliorativa presentata in sede di gara la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura è rimasta in carico all'Associazione Temporanea per ulteriori 24 mesi rispetto al termine di ultimazione di lavori e cioè fino al 31.01.2020.

Tale attività è stata svolta sotto la supervisione degli uffici secondo il cronoprogramma presentato al momento della consegna dell'opera.

A.2 – Gli impianti di ausilio all'esercizio e la regolamentazione delle tratte a singola via di corsa

Nel corso della primavera 2019 sono state portate a termine le attività di posa in opera di tutte le apparecchiature di terra relative all'appalto affidato alla Ditta Project Automation S.p.A. e con la stessa tempistica si è giunti all'ultimazione

dei locali e delle apparecchiature costituenti il Posto Centrale di Controllo del sistema di trasporto, nelle aree ferroviarie prossima al capolinea di Rimini Station.

Ultimati i lavori si è proceduto all'avvio delle operazioni di collaudo tecnico – funzionale che si sono concluse in data 05.06.2019 con il rilascio del relativo certificato acquisito al protocollo n.2298/19.

A tutto il 31 dicembre 2019 la Direzione per l'Esecuzione del Contratto ha emesso n.7 stati di avanzamento della fornitura per un importo totale pari a € 5.184.506,70 corrispondenti ad una percentuale di avanzamento economico pari al 90,01%.

Dal punto di vista contrattuale, completate le operazioni di collaudo funzionale delle apparecchiature di terra e di quelle relative al Posto Centrale di Controllo, residuano le attività di test e verifiche delle apparecchiature di bordo installate sulla flotta dei nove Exqui.City18T e dal punto di vista amministrativo lo svincolo delle ritenute all'ottenimento del nulla-osta ex art. 5 del D.P.R. 753/80, adempimento contrattuale conclusivo.

Nel mese di novembre al momento dell'apertura al pubblico esercizio del sistema, di cui si dirà nel seguito, Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, ha proceduto a prendere in consegna le apparecchiature di terra, oggetto del collaudo tecnico – funzionale di cui si è detto precedentemente, attraverso la sottoscrizione di apposito verbale del 19.11.2019 acquisito al prot. 4642/19.

Da tale data decorre il termine biennale di garanzia degli apparati e il periodo biennale della manutenzione ordinaria e straordinaria delle apparecchiature prevista nell'offerta presentata in sede di gara e rientrante all'interno del contratto.

Inoltre durante la visita tecnica del 12 e 13 novembre 2019 presso lo stabilimento Van Hool di Lier (B) sono state eseguite le prove di funzionamento e compatibilità delle installazioni sul primo veicolo Exqui.City18T e verificata la completezza della fornitura sugli ulteriori 8 veicoli costituenti la flotta del rotabile.

A.3. – Attività di fornitura del materiale rotabile

Nelle prime settimane dell'anno sono stati completati gli atti necessari a perfezionare il finanziamento assegnato dall'Amministrazione Statale con D.M. 360 del 06.08.2018 per la copertura del contratto di fornitura del materiale rotabile a servizio del sistema di trasporto con il raggruppamento temporaneo di Imprese formato da Kiepe Electric e Van Hool.

Nello specifico in data 26.03.2019 è stata sottoscritto l'accordo ex art. 15 L.241/90 fra il Comune di Rimini, destinatario del contributo statale e Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, soggetto attuatore ed affidatario dell'atto giuridicamente vincolante per l'acquisto della fornitura, al fine di regolare i rapporti necessari al trasferimento delle risorse statali che saranno liquidate a seguito delle fatturazioni da parte del Contraente.

Tale atto è risultato propedeutico alla firma della Convenzione trilaterale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ex art. 3 del Decreto n.587 del 22.12.2017 al fine di regolare la modalità di erogazione del finanziamento in conto stato avvenuta nel successivo mese di aprile.

La competenza di questo finanziamento è spalmata secondo quanto previsto nella tabella contenuta all'art. 4 della convenzione in 9 annualità a partire dal 2017 con termine al 2025.

Essendo maturate le condizioni giuridiche e tecniche è stata richiesta l'erogazione delle prime rate del contributo pari al 10% alla stipula della convenzione e di un ulteriore 10% alla firma del contratto di appalto oltre all'avanzamento della fornitura dei primi tre stati di avanzamento della fornitura che risultava pari al 50% del valore del primo mezzo per un totale di € 533.863,90.

Nel mese di Dicembre il Ministero delle Infrastrutture notificava al comune di Rimini che la disponibilità finanziaria si limitava alla capienza del finanziamento relativo alle annualità 2017, 2018 e 2019 per un importo pari ad € 1.632.825,00 rimandando al 2020 la copertura dell'ulteriore quota di € 137.175,00 per raggiungere il 20% previsto in convenzione e

degli stati di avanzamento della fornitura.
Questa situazione apre una problematica relativa alla necessità di dovere affrontare rilevanti anticipazioni di cassa per coprire l'avanzamento della fornitura che si completerà nel 2020 a fronte del rimborso della quota ministeriale spalmata fino al 2025.
Per fare fronte a questa situazione è stata già richiesta la rimodulazione della contribuzione attraverso una ridistribuzione delle risorse presenti nel decreto n.360/2018 riallocando nei primi anni le disponibilità annuali a disposizione dei progetti in stato più avanzato rispetto a quelli che si trovano ancora allo stato di pianificazione e progettazione le cui somme devono essere posticipate.
Nel corso del mese di luglio, durante la visita tecnica periodica di verifica dello stato di avanzamento della fornitura presso lo stabilimento Van Hool di Lier (B) è stata verificato un consistente ritardo nella produzione veicolare con un significativo scostamento rispetto ai tempi contrattuali ed ai cronoprogrammi condivisi in sede progettuale.
Questo ha portato all'immediata contestazione inviata dalla Direzione per l'esecuzione del contratto con il preannuncio dell'applicazione delle penali previste all'art. 7 del contratto e pari a € 1.000 giorno per veicolo.
Si ricorda in questa sede che i tempi contrattuali erano pattuiti in 18 mesi a decorrere dalla data di consegna della fornitura (22 febbraio 2018) per l'omologazione e l'ultimazione di tutte le prove sul primo veicolo (corrispondenti al 22 agosto 2019) ed in 23 mesi per il completamento della flotta (22 gennaio 2020) con consegne intermedie di due veicoli al mese a partire dal ventesimo mese (22 ottobre 2019).
Tutte queste scadenze non sono state rispettate dal raggruppamento temporaneo di Imprese a cui è stato affidato il contratto e tale inadempimento è stato puntualmente contestato da parte della Direzione per l'esecuzione del contratto.
Nella successiva visita di verifica del 12 novembre presso lo stabilimento Van Hool di Lier (B) sono stati eseguiti i collaudi intermedi di tipo B sulla cassa della flotta veicolare e nelle giornate successive presso lo stabilimento della Kiepe Electric di Dusseldorf (D) sugli equipaggiamenti elettrici.
Allo stato attuale la produzione dei nove veicoli Exqui.City18T risulta completata e la compagine ha comunicato nel corso dell'ultima settimana dello mese di febbraio 2020 l'ottenimento dell'omologazione europea registrata presso il Ministero dei Trasporti del Belgio con n.e6*2007/46*0466*00 in data 02.03.2020.
La trasposizione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata poi registrata a Roma in data 06.04.2020 con codice ODYE209.
A partire dalla prima settimana di marzo venivano programmati i collaudi finali presso lo stabilimento Van Hool di Lier (B) ed avviata la programmazione delle prove e le verifiche da parte dei Funzionari della Direzione Territoriale del Nord-Est sede USTIF di Bologna previste nel D.M. 238/2003 e nella Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.19 del 21.11.2003 propedeutiche all'immissione in servizio dei filoveicoli ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 753/1980 "Norme per la sicurezza dell'esercizio dei trasporti".
Tali attività richiedono la presenza contemporanea di personale del costruttore Van Hool (belga), del fornitore degli apparati elettrici Kiepe Electric del gruppo Knorr-Bremse (tedesco), del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Gestore del Servizio.
Già a partire dall'ultima settimana di febbraio, Van Hool e Kiepe Electric hanno adottato misure cautelative negli spostamenti del personale e nella gestione delle attività ed analogamente è nota la progressione dei provvedimenti restrittivi in vigore nel nostro paese per limitare il contagio da virus COVID-19 che hanno imposto la sospensione delle attività contrattuali.
Peraltro dal punto di vista tecnico la Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto n.86 del 16.03.2020, ai sensi dell'art. 3, ha sospeso le attività di immissione in servizio del

materiale rotabile ex art.5 del D.P.R. 753/80 fino al 30 aprile p.v.

Al momento non è quindi possibile fare previsioni posto che, fino a quando la situazione non si sarà normalizzata a livello europeo, risulta improponibile prevedere spostamenti di mezzi e persone provenienti da diverse nazioni.

A.4 – Opere complementari a corredo dell'infrastruttura

La firma del protocollo tecnico di intesa fra la Regione Emilia – Romagna, Rete Ferroviaria ed il Comune di Rimini per la riqualificazione delle aree della stazione ferroviaria di Rimini e gli altri interventi a completamento della funzionalità urbana, ha richiesto l'esecuzione di alcune opere di modifiche nella zona del capolinea di Rimini Station al fine di renderlo compatibile ed omogeneo rispetto all'intervento di riqualificazione della piazza antistante il fabbricato viaggiatori e dell'intero comparto della mobilità nella zona di viale Dante e di Piazzale Cesare Battisti ivi compreso il riassetto del Bus Terminal delle linee del Trasporto Pubblico Locale e la riallocazione del capolinea filoviario di cui si è già trattato nella sezione specifica.

A seguito di ciò, è stata sottoscritta apposita convenzione con il comune di Rimini per regolare i reciproci rapporti ed impegni ed al fine di programmare, progettare e finanziare i diversi interventi.

Nello specifico è stato necessario procedere con la modifica del perimetro della rotatoria di inversione presso il capolinea, realizzato con una diversa sagomatura e tipologia degli elementi di recinzione e con lo spostamento del cancello di ingresso veicolare il cui accesso è stato previsto dal piazzale Martiri d'Ungheria in quanto l'ingresso da viale Dante non risulta non più possibile in quanto rientrante nell'area pedonale della nuova piazza della Stazione.

L'intervento ha interessato i soli elementi marginali e di recinzione lasciando immutati gli elementi strutturali, gli impianti di trazione elettrica e di ausilio all'esercizio.

Analogamente si è proceduto lungo l'intero tracciato all'esecuzione di alcune opere di modifica degli elementi di arredo e dei manufatti di attesa ed all'integrazione delle recinzioni e delle barriere a protezione del tracciato.

In previsione dell'avvio al servizio, in considerazione della volontà espressa dal Gestore di non procedere all'allestimento di un sistema di controllo degli accessi (tornelli) azionabili tramite utilizzo dei titoli di viaggio, si è proceduto, come previsto nel progetto originario, all'installazione di cancelli di apertura e chiusura per garantire la sigillatura del tracciato nelle ore di fuori esercizio al fine di permettere in sicurezza l'esecuzione degli interventi di manutenzione e pulizia del tracciato.

Ulteriori interventi a completamento del sistema sono stati quelli di realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale sul tracciato per la regolazione della circolazione dei veicoli e per l'informazione all'utenza oltre ad un sistema di segnaletica esterna per l'indirizzamento degli utenti alle fermate più prossime a partire dai principali viali di comunicazione cittadini e dai relativi centri di interesse.

E' doveroso precisare che tale piano di segnalamento, progettato per l'intero percorso e pianificato in esecuzione lungo tutto il tracciato, è stato posto in opera nel solo comune di Rimini, stante l'indisponibilità dell'Amministrazione Comunale di Riccione ad autorizzare l'installazione dei pannelli previsti lungo le strade comunali.

B – La messa in esercizio dell'opera

B.1 – La conclusione del procedimento di collaudo dell'infrastruttura

Completati i collaudi tecnici e funzionali dell'opera civile, degli impianti di trazione e degli impianti di ausilio all'esercizio e di regolamentazione delle tratte a singola via di corsa, Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, in data 12.06.2019 con nota prot. 2402/19, comunicava alla Provincia di Rimini nella duplice veste di Presidente del Comitato di Coordinamento per la realizzazione del TRC e di Ente Concedente il servizio, la conclusione di tutte le attività relative alla realizzazione dell'infrastruttura ed il ritardo nella produzione della commessa veicolare prevista progettualmente.

Durante la seduta convocata in data 22.08.2019, il Comitato di Coordinamento prendeva atto della conclusione delle

attività di realizzazione dell'infrastruttura ed accoglieva a maggioranza, con il voto contrario del Sindaco del comune di Riccione, la proposta di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini di procedere all'avvio delle procedure di messa in esercizio della linea Metromare, stante il ritardo nella consegna dei veicoli Exqui.City18T, in via sperimentale e per un periodo temporaneo, attraverso l'utilizzo di materiale rotabile alternativo ad alimentazione ibrido elettrica ed a metano opportunamente attrezzati per il "dialogo" con gli impianti di regolazione della circolazione.

La scelta di veicoli su gomma a combustione interna che prescindono dall'utilizzo dell'impianto fisso di trazione elettrica, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 5 del D.P.R. 753/80, delegano all'Ente Concedente le funzioni di verifiche e prove propedeutiche all'apertura al pubblico della linea purchè siano rispettate le norme del Codice della Strada ed i mezzi utilizzati siano omologati ai sensi del Codice stesso, rimandando alle competenti Strutture Ministeriali l'esecuzione dei test e delle verifiche necessarie per l'utilizzo dell'impianto filoviario e dei filosnodati previsti in progetto.

B.2 – Le procedure di affidamento dell'infrastruttura quale bene strumentale al servizio

A seguito della decisione del Comitato di Coordinamento, la Provincia di Rimini nel suo ruolo di Ente Concedente il servizio, in data 06.09.2019 con Decreto n.70 ha proceduto all'istituzione della linea di Trasporto Pubblico Locale denominato Metromare nel percorso da Rimini FS a Riccione FS.

Con successivo Decreto n.81 dell'08.10.2019 e n.86 del 24.10.2019 la Provincia di Rimini ha poi provveduto a completare l'atto istitutivo della linea con l'individuazione di Start Romagna quale Gestore del Servizio e l'approvazione del programma di esercizio predisposto da Agenzia Mobilità Romagnola.

Ulteriormente le procedure venivano perfezionate con Decreto n.92 del 31.10.2019 con l'approvazione dello schema di Convenzione fra Provincia di Rimini e Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini per l'acquisizione temporanea ad uso pubblico da parte della Provincia di Rimini dell'infrastruttura di trasporto pubblico locale denominata "Metromare" che veniva poi sottoscritta in forma ufficiale il successivo 04.11.2019.

Infine con il Decreto n.101 del 18.10.2019 la Provincia di Rimini emanava la "Disciplina dell'uso dell'infrastruttura di Trasporto Pubblico Locale (TRC) nell'ambito dell'utilizzo della carreggiata di nuova costruzione riservata ai mezzi in servizio del Trasporto Pubblico" ordinanza al fine di regolamentare la circolazione e l'uso dell'infrastruttura.

Con questo ultimo atto si concludeva l'iter amministrativo per consentire l'apertura al pubblico esercizio dell'opera.

B.3 – Il procedimento di apertura al Pubblico Esercizio del Sistema di Trasporto

Dal punto di vista tecnico, al fine di giungere all'apertura al pubblico dell'infrastruttura, si è proceduto ad individuare con il contributo del Gestore, il materiale rotabile sostitutivo da utilizzare in via temporanea per l'esecuzione del servizio.

Attraverso l'interlocuzione con gli Enti Locali e la Regione Emilia – Romagna ed al fine di garantire da un lato la massima flessibilità e dall'altro un alto livello di prestazioni tecnologiche ed ambientali sono stati individuati al fine dell'esecuzione del servizio n.4 autosnodati IVECO URBANWAY da 18 m ad alimentazione ibrido – elettrica di nuova immatricolazione e di proprietà della T-PER di Bologna e n.4 autobus MENARINIBUS CITYMOOD da 12 m ad alimentazione a metano di proprietà di STARTOMAGNA, appena consegnati al Gestore.

Le attività di Start Romagna per addivenire all'apertura al pubblico sono state regolate attraverso un primo addendum siglato in data 12.09.2019 ed avente prot. 3603/19 per la proroga dei termini del "contratto per l'affidamento di attività tecniche funzionali alle fasi di ultimazione e collaudo del sistema di trasporto denominato Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera/Cattolica – 1^ tratta Rimini FS/Riccione FS dell'08.11.2017" e successivamente in data 20.11.2019 con prot. 4604 per mezzo della stipula di un secondo addendum che prevedeva e regolava le seguenti attività:

- il diritto di uso dei beni essenziali e la relativa consegna avvenuta successivamente con specifico verbale il 21.11.2019 prot. 4654/19;
- la locazione e la manutenzione dei mezzi TPER necessari all'avvio del servizio;
- le attività di marketing e campagna di comunicazione specifica per il lancio del sistema Metromare;
- la pellicolatura, l'allestimento ed il ripristino degli otto veicoli utilizzati per il servizio;

- l'adattamento dell'officina per consentire la manutenzione dei veicoli;
- l'aggiornamento hardware e software dei sistemi informativi di Start Romagna necessari all'inserimento del sistema Metromare nell'organizzazione aziendale;
- il noleggio dei mezzi di soccorso in caso di necessità di rimuovere dal tracciato i mezzi in avaria.

Inoltre si riteneva utile in una logica di razionalizzazione e massima efficienza, avviare il trasferimento del Centro Operativo per il controllo del servizio TPL presso il Posto Centrale di Controllo del sistema Metromare appena realizzato nella zona del capolinea di Rimini Station.

In tal modo si andava ad operare la unificazione e centralizzazione del controllo del servizio dell'intero bacino provinciale presso la stazione ferroviaria del capoluogo, che diventava ancor di più punto nodale nevralgico del sistema del trasporto pubblico.

Per la realizzazione delle opere di adeguamento dei mezzi e per l'acquisizione degli apparati di bordo necessari alla modifica dei veicoli sostitutivi prescelti per l'esecuzione del servizio si rendeva necessario l'ampliamento dell'affidamento del contratto di fornitura alla Ditta Project Automation.

Le attività affidate prevedevano oltre alla fornitura di ulteriori 5 kit di bordo aggiuntivi per l'allestimento dei veicoli sostitutivi anche la realizzazione delle seguenti attività:

- la valutazione di fattibilità e l'assistenza ai montaggi;
- le verifiche funzionali, l'avviamento ed i collaudi degli apparati di bordo sui veicoli sostitutivi;
- l'avviamento del sistema, del posto centrale di controllo e l'assistenza durante il pre-esercizio e le prime fasi di esercizio sperimentale;
- la fornitura e la posa in opera di apparecchiature informatiche aggiuntive al posto centrale di controllo per permettere l'unificazione e la centralizzazione del centro operativo di Start Romagna.

Tutte le operazioni sopra elencate di modifica degli impianti e di allestimento dei veicoli necessari all'esecuzione del servizio venivano completate nel corso dei mesi di Settembre e di Ottobre al fine di pervenire all'esecuzione dei necessari collaudi di verifica sul materiale rotabile completati in data 24.09.2019 (prot.3910/19), al termine del quale veniva eseguito dal Gestore un periodo di pre-esercizio di 15 giorni.

Terminate tutte le attività, in data 23.11.2019, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e del Presidente della Regione Emilia – Romagna Stefano Bonaccini, si procedeva al taglio del nastro, con l'inaugurazione dell'opera e l'apertura al pubblico della linea Metromare.

C. Avanzamento economico dell'intervento

C.1 – La situazione finanziaria del TRC – Verifica del quadro economico al 31.12.2019

Come già detto precedentemente, al termine del 2019 trova 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 del sistema di trasporto, così come stabilito da ultimo nell'approvazione del quadro economico revisionato al 30.06.2016 rilasciata dal Comitato Tecnico Permanente per la Sicurezza dei sistemi ad impianti fissi con il voto n.96/CTP/RN del giugno 2019.

Dall'esame della rendicontazione riferita al quadro economico a tutto il 31.12.2019 si ricava che l'avanzamento delle attività ha raggiunto i 75,402 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 38,791 milioni di euro.

Dal punto di vista del flusso dei contributi statali, nel mese di settembre 2019 si è ottenuto il rimborso della quota di finanziamento statale a tutto il 18.04.2019 per un importo pari ad € 1.388.041,53 sulla base delle attività di verifiche e controlli eseguite da parte degli Uffici USTIF territoriali, sulla natura e sull'entità delle opere eseguite ripetute periodicamente tramite idoneo sopralluogo.

A tutto il 31.12.2019 sono state eseguiti ulteriori lavori e forniture rientranti nel quadro economico per un importo di € 1.140.802,97 la cui quota di competenza statale risulta pari ad € 630.978,23 di cui verrà richiesto il rimborso al momento della rendicontazione che verrà presentata entro il prossimo 30.06.2020.

Inoltre, per tramite del comune di Rimini, beneficiario del finanziamento, è stata ottenuta anche una quota di rimborso relativa al contributo statale per l'acquisto del materiale rotabile pari ad € 1.632.825,00 su € 8.850.000,00 di contributo complessivo previsto del D.M. 360/18.

Tale contributo in anticipazione è stato ottenuto secondo quanto disposto dalla convenzione trilaterale (Ministero delle Infrastrutture, Comune di Rimini, PMR) sottoscritta in data 11.03.2019, approvata con D.D. del MIT n.82 del 03.04.2019 e successivamente registrata alla Corte dei Conti il 26 aprile 2019 al registro 1 foglio 848.

C.2 – Previsione di costo dell'investimento TRC fino a completamento dell'opera (1^ tratta)

Allo stato attuale si conferma l'ultimazione di tutti i lavori e forniture previsti nel quadro economico e conseguentemente confermare il rispetto dei limiti di spesa programmati e le proiezioni svolte dagli Uffici per il controllo delle spese ivi compresi 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.

Gli importi complessivi spesi dal Soggetto Attuatore quali costi di investimento per la realizzazione dell'opera a tutto il 2019 risultano pari a 82,067 milioni di euro di cui, come detto precedentemente, 75,402 milioni di euro rientranti nel quadro economico.

Il capitolo delle spese di investimento non rientranti nel quadro economico e come tali risultano privi 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 C.3. 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 progressivamente ridotto nel 2016 (473.488 euro) e ancora di più nel 2017 (350.315 euro) per diventare pressochè irrilevante nel 2108 (41.353 euro) e nel 2019 (117.668 euro) parallelamente alla conclusione delle attività esecutive di realizzazione dell'opera.

Pertanto al 31.12.2019 tali oneri hanno raggiunto un importo pari a 7,322 milioni di euro.

2. conseguenti al risarcimento per danni diretti causati e, come tali, non costituenti investimento/incremento di valore dell'opera e, dunque, non capitalizzabili. Di questi importi, il cui dettaglio è stato oggetto di specifiche trattazione nelle relazioni di bilancio consuntivo 2017, è stata già eseguita liquidazione ai Contraenti salvo l'attivazione della rivalsa nei confronti dei soggetti responsabili avviata dalla Stazione Appaltante ed i cui procedimenti giudiziari risultano attualmente in itinere.

Nel novero degli oneri non rientranti nel quadro economico occorrerà considerare anche quelli provocati dal ritardo della fornitura del materiale rotabile dovuto all'avvenuta conclusione dell'iter ministeriale di completamento del finanziamento nel corso del 2019 (e cioè successivamente alla ultimazione delle attività lavorative di realizzazione dell'infrastruttura).

Questo con un rilevante gap temporale 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, determinando 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 deve farsi carico di attività e costi per la fornitura dei veicoli alternativi, per le spese accessorie e per gli oneri per la custodia ed il mantenimento dell'infrastruttura e del suo valore tecnico e patrimoniale.

D. – Aggiornamento delle vicende di natura legale / amministrativa

D.1 – Procedimenti innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale

Il 27 agosto 2019 la Sezione IV del Consiglio di Stato ha accolto i sei ricorsi presentati da Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini relativi ai decreti di esproprio n.10, 11, 15, 21, 22 e 77 riformando le precedenti sentenze della Sezione II del Tribunale Amministrativo della Regione Emilia – Romagna con le quali erano stati annullati i decreti di occupazioni temporanea finalizzati alla demolizione di porzioni di fabbricati (indennizzati per intero nel decreto di esproprio) esterne alla fascia di esproprio prevista nel progetto approvato con Delibera CIPE n.93/2006.

Il TAR Emilia – Romagna aveva motivato la sentenza in quanto la decretazione di occupazione temporanea ex art. 49 del D.P.R. 380/2001 era stata ritenuto strumento non legittimo per l'esecuzione delle demolizione, ancorchè il sedime non fosse necessario alla realizzazione dell'opera, posto che i fabbricati erano a cavallo dell'area utilizzata per la costruzione dell'infrastruttura e non era possibile per ragioni statiche effettuare una demolizione parziale al confine con la linea di esproprio come già accertato in sede di progetto definitivo.

Il Consiglio di Stato con sentenza definitiva n.5891/19, 5892/19, 5893/19, 5894/19, 5895/19 e 5896/19 ha ribaltato quanto deciso dal TAR ed ha invece stabilito che l'Autorità Espropriante ha legittimamente individuato nell'occupazione temporanea non preordinata all'esproprio e non nell'espropriazione per pubblica utilità (strumentale all'occupazione permanente del suolo), l'istituto idoneo per l'esecuzione delle opere necessarie per la realizzazione dell'infrastruttura che nel caso oggetto del ricorso riguardavano la sola trasformazione dell'area, ma non l'area stessa, la quale una volta venuta meno l'interferenza, veniva restituita al legittimo proprietario.

Le sentenze prevedevano la compensazione delle spese di lite del doppio grado di giudizio fra le tutte le Parti costituite considerate la complessità della vicenda procedimentale e del contenzioso in essere, ma il pagamento del contributo unificato a carico degli originari ricorrenti.

Con questa decisione si chiudevano definitivamente le vicende amministrative riguardanti il procedimento espropriativo connesso alla realizzazione dell'opera, con il completo riconoscimento delle ragioni e del corretto operato del Soggetto Attuatore.

D.2 – Procedimenti innanzi il Tribunale Civile di Rimini

In data 13.12.2019 il Tribunale Civile di Rimini emetteva apposita ordinanza per rigettare il ricorso ex art. 700 del codice di procedura civile presentato dall'Amministrazione Comunale di Riccione contro la Provincia di Rimini, Start Romagna e P.M.R., volto ad ottenere con carattere di urgenza la sospensione del servizio pubblico Metromare (inaugurato il precedente 23 novembre) per carenze dal punto di vista regolamentare e della sicurezza anche dal punto di vista del rispetto della normativa disciplinante la tutela dei luoghi di lavoro.

Il ricorso veniva rigettato dal Giudice Istruttore, in quanto ritenuto palesamente infondato nella forma, in quanto il comune di Riccione non era legittimato a ricorrere al Tribunale per la prevenzione e l'eliminazione di supposti gravi pericoli posto che il Sindaco, quale Ufficiale di governo, ha la potestà di emanare direttamente i provvedimenti necessari per porre autoritativamente rimedio a situazioni di rischio per l'incolumità e la sicurezza pubblica e nel merito in quanto non venivano ravvisate le carenze lamentate.

Nel dettaglio sul rispetto delle normative in tema di sicurezza la sentenza pone l'accento sull'assenza di presupposti oggettivi circa l'inadempimento rispetto alle norme in tema di sicurezza per la mancata presenza nel ricorso di elementi documentali che consentano una qualunque valutazione sulla sussistenza di quanto lamentato.

La sentenza condannava il comune di Riccione al pagamento in favore delle resistenti Start Romagna e Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini delle spese di lite oltre al rimborso forfettario delle spese, dell'IVA e Cassa per i compensi professionali sostenuti dalle difese.

2.2 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE

GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE

A) IMPIANTI FISSI PER IL TRASPORTO PUBBLICO

Gli uffici dedicati alle attività tecniche di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini hanno proseguito nel corso del 2019 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.

Per quanto riguarda il capitolo investimenti relativi agli impianti fissi in proprietà, risulta indispensabile, in vista della stipula del programma poliennale degli investimenti la previsione di schede e/o capitoli con risorse destinate alla manutenzione straordinaria, l'adeguamento e la ristrutturazione dei beni funzionali all'esercizio e dell'impianto filoviario in funzione di quelle che saranno le necessità, che per tramite del Soggetto Committente il Servizio (AMR), la Proprietà riceverà dal Gestore del servizio e dei rapporti con l'Utenza (ad oggi START Romagna S.p.a.).

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.

Inoltre la stessa entità dei canoni di locazione dei beni funzionali all'esercizio operata in sede di affidamento degli stessi con Atto d'Obbligo risulta essere soggetta a consistenti tagli per effetto dei successivi accordi raggiunti con il Gestore che ne ridefiniscono gli importi.

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) FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nel corso del 2019 sono stati portati a termine gli interventi programmati per la riqualificazione e l'arredo di alcune fermate del Trasporto Pubblico Locale.

Nel dettaglio gli interventi di maggiore rilevanza sono stati i seguenti:

- la riqualificazione ed il rinnovo degli arredi di fermata nella zona di P.le Kennedy in comune di Rimini interessata dagli interventi di realizzazione della vasca di laminazione nell'ambito del Piano di Salvaguardia della Balneazione Ottimizzato (PSBO);
- lo smantellamento degli arredi e delle fermate presso il bus terminal di via Dante in comune di Rimini per consentire la riqualificazione delle aree antistanti la Stazione Ferroviaria nell'ambito del protocollo di intesa sottoscritto fra la Regione Emilia – Romagna, Rete Ferroviaria Italiana e Comune di Rimini con riallocazione provvisoria delle fermate lungo il P.le Cesare Battisti durante il periodo dei lavori;
- lo smantellamento degli arredi di n.7 fermate lungo la direttrice nord della linea 4 in comune di Rimini in località Viserbella e Viserba per consentire il raddoppio della sezione stradale lungo i viali Domeniconi, Serpieri e Caprara con realizzazione di fermate provvisorie durante il periodo dei lavori;
- l'installazione di n.4 nuovi manufatti di attesa in comune di Rimini presso il Centro Studi di Viserba, la scuola elementare di viale Parigi in località Miramare, in via Sacramora e lungo la SP258 Marecchiese;
- la sostituzione degli arredi in n.8 fermate del Trasporto Pubblico Locale lungo la direttrice litoranea nord (linea 4) in via Panzini in comune di Bellaria – Igea Marina;

- la riqualificazione del manufatto di attesa al capolinea della filovia in comune di Riccione in p.le Marinai d'Italia (Terme);
- la sostituzione di n.1 manufatto di attesa in comune di Misano Adriatico;
- la sostituzione di n.1 manufatto di attesa alla fermata di via Cabral in comune di Cattolica;
- la sostituzione di n.1 manufatto di attesa in comune di San Giovanni in Marignano;
- la manutenzione straordinaria e la riqualificazione di arredi di fermata per i comuni di Morciano dI Romagna, Montescudo-Montecolombo, Gemmano e San Clemente;

Per quanto riguarda la gestione ordinaria è proseguito l'affidamento del servizio di manutenzione da parte della Società Media – One di Roma che ha eseguito 13 interventi su chiamata per circostanze straordinarie che hanno riguardato 38 manufatti di arredo lungo l'intero bacino provinciale.

Nel corso dell'anno sono stati eseguiti interventi per la sostituzione di n.130 cristalli di protezione di pensiline di fermata oggetto di degrado, rotture o atti vandalici in linea con quanto rilevato negli esercizi precedenti.

Si segnalano inoltre 4 sinistri stradali di una certa rilevanza sulla rete di esercizio (3 in comune di Rimini ed 1 in comune di Riccione) con distruzione degli arredi di fermata da parte di veicoli privati.

In tutti questi casi si è proceduto al ripristino con sostituzione di quanto non più idoneo all'uso e sono state attivate le procedure di richiesta di risarcimento nei confronti dei Responsabili.

Nell'ambito del contratto di affitto dei beni funzionali all'esercizio del Trasporto Pubblico, Agenzia Mobilità Romagnola ha attivato nel corso dell'anno 48 richieste di intervento per il ripristino o l'adeguamento delle normali condizioni di esercizio sulla rete che hanno interessato 88 fermate.

C) IMPIANTO FILOVIARIO RIMINI – RICCIONE

Per quanto attiene l'impianto filoviario Rimini – Riccione nel corso dell'anno sono stati eseguiti gli interventi di manutenzione straordinaria su n.3 sostegni filoviari in p.le Cesare Battisti ed in viale Dante con sostituzione delle strutture n.19, 37 e 39 a causa del loro stato di degrado attraverso la realizzazione di nuove fondazioni su micropali, l'installazione di nuovi pali ottagonali in acciaio, lo spostamento dei trasversali di linea e la rimozione di quanto non più idoneo all'utilizzo.

Nell'aprile 2019 a seguito della stipula del protocollo di intesa fra la Regione Emilia – Romagna, Rete Ferroviaria Italiana ed il comune di Rimini per la sistemazione delle aree antistanti la stazione ferroviaria di Rimini e la realizzazione di altri interventi di riqualificazione urbana è stato deciso l'arretramento del capolinea filoviario in trazione elettrica in p.le Cesare Battisti con smantellamento della linea aerea a partire dal Capolinea di San Girolamo all'intersezione con via Castelfidardo e fino all'allineamento individuato dalle strutture di sostegno n.25 e 26.

La progettazione dell'intervento di modifica ha reso necessario l'istruzione di una pratica autorizzativa inoltrata all'Ufficio USTIF Direzione Nord-Est territorialmente competente per tramite della Provincia di Rimini quale Ente Concedente il Servizio ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/80.

La modifica non prevede mutazioni nel tracciato ma l'arretramento del capolinea in trazione elettrica dalla zona dell'ex convento di San Girolamo con smantellamento dello stesso fino al p.le Cesare Battisti oltre il fabbricato viaggiatori della Stazione Ferroviaria in direzione nord e la prosecuzione del servizio nel tratto oggetto di smontaggio in marcia autonoma.

L'intervento di modifica avviato nel corso dell'estate è stato pertanto suddiviso in tre fasi al fine da garantire la migliore esecuzione nel complesso integrato delle opere previste nel protocollo di intesa:

- l'ancoraggio provvisorio della linea aerea nella zona della stazione per consentire la demolizione del fabbricato ospitante lo IAT attraverso la posa di apposita struttura fondata su micropali in sostituzione dei ganci a muro sul manufatto oggetto di intervento;
- la realizzazione dei nuovi terminali di linea lungo il p.le Cesare Battisti attraverso la posa di n.2 nuove strutture

di sostegno in acciaio ottagonale fondate su micropali;

- lo smantellamento della linea aerea e delle strutture di sostegno dall'ex Capolinea San Girolamo per 300 metri fino al nuovo attestamento in p.le Cesare Battisti.

Nel corso dell'anno sono inoltre proseguite le consuete attività di monitoraggio e controllo della sicurezza dell'infrastruttura e di programmazione degli interventi necessari alla prosecuzione del servizio.

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

Con l'attuazione dello scorporo delle attività relative alla gestione del contratto di servizio, che come detto precedentemente prevede la locazione dei beni funzionali all'esercizio ad Agenzia Mobilità Romagnola, la pianificazione degli interventi sui beni funzionali all'esercizio viene attivata attraverso la comunicazione alla Proprietà delle necessità industriali e dei piani di sviluppo del Gestore del Servizio che dovranno emergere dal rapporto contrattuali fra AMR e Start Romagna, Gestore del Servizio.

Al momento però i tavoli tecnici che dovrebbero gestire e promuovere una opportuna pianificazione delle diverse attività non risultano avviati in assenza di un aggiornamento dei rapporti contrattuali che risultano ancora fermi a quelli risalenti alla gara per l'affidamento dei servizi del 2004 bandita dall'allora Agenzia TRAM ed aggiudicata in favore di TRAM Servizi S.p.A., che sono stati prorogati nel tempo con cadenza annuale.

Tutto ciò nonostante gli uffici aziendali hanno da tempo consegnato la documentazione conclusiva tecnico ed amministrativa per il rinnovo degli atti contrattuali e per la definizione di quanto necessario per l'individuazione dei beni strumentali da inserire nel bando di gara per il rinnovo dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini sulla base dell'esperienza storica e del costante monitoraggio sui beni ritiene debbano essere programmati ed avviati una serie di interventi da inserire nei prossimi programmi poliennali.

Nel dettaglio gli interventi relativi all'adeguamento del complesso immobiliare sito in viale C.A. Dalla Chiesa risultano essere i seguenti:

- revisione della cabina di MT ed aggiornamento della stessa alle norme CEI 0-16 anche in previsione del potenziamento della flotta elettrica con l'arrivo dei filosnodati destinati all'esercizio sulla linea Metromare e dei programmi di sviluppo dei servizi con l'acquisizione da parte del Gestore di altro materiale a propulsione full-electric;
- 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;
- sostituzione degli ultimi tre portoni ad impacchettamento rapido di accesso ai padiglioni carrozzeria dell'officina (lato sud dell'officina);
- sostituzione dei teli di protezione verticale del padiglione RPL;
- sostituzione delle linee di lavaggio 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;
- ripristino pavimentazione padiglione RPL e guida cancello di ingresso esterno sul piazzale C.A. Dalla Chiesa;
- revisione serbatoio separatore aria – olio attraverso la sostituzione di uno dei due compressori costituenti l'impianto;
- interventi di ripristino della impermeabilizzazione dell'officina.

Si renderà necessario inoltre sul medio termine programmare un intervento più consistente di ripristino degli strati legati della pavimentazione del piazzale del deposito di viale C.A. Dalla Chiesa per il quale si renderà necessario lo stanziamento di fondi consistenti per l'esecuzione dell'intervento e per le quali occorrerà attivare le procedure presso i Soci del Consorzio.

Tutti gli interventi sopra descritti dovranno essere programmati ed eseguiti su impianti in esercizio nella disponibilità del Gestore e di cui dovrà essere sempre garantita l'operatività considerata la strumentalità e la necessità alla corretta erogazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Risulta quindi imprescindibile raggiungere accordi con il Gestore del Servizio per potere contemperare le esigenze di continuità di utilizzo con quelle connesse all'esecuzione degli interventi.
In tal senso appare maggiormente razionale una programmazione di lungo respiro con pianificazione degli interventi da eseguirsi a cura diretta del Gestore e con la preventiva regolazione dei rapporti tecnici ed economici nell'ambito di pattuizioni contrattuali specifiche o conseguenti al contratto di locazione dei beni funzionali.
Altro capitolo rilevante risulta essere il destino dell'impianto filoviario Rimini – Riccione che nell'anno in corso ha tagliato il nastro dell'ottantesimo anniversario dalla sua inaugurazione avvenuta il 01 luglio 1939.
Si tratta del secondo impianto per anzianità sul territorio nazionale dopo le filovie del comune di Milano ed il primo per anni di esercizio posto che a parte il triennio 1943 – 1946 e le interruzioni imposte dal periodo bellico, il tracciato è stato utilizzato in continuità nelle diverse configurazioni.
Alla base dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero sottoscritto fra la Regione Emilia – Romagna, gli Enti Locali e l'allora Consorzio TRAM del 18.12.1998, all'art. 14, era riportata esplicitamente la volontà della Provincia di Rimini, quale Ente Concedente il Servizio, di procedere ad una soppressione dell'esercizio filoviario.
Nell'aggiornamento dell'Accordo di Programma del 15.07.2008, all'art. 12, la volontà di soppressione, veniva sfumata in un più generica ridefinizione del servizio in comparti correlati e funzionali al servizio del TRC, il cui assetto nell'ambito del coordinamento del servizio dell'intera rete era demandato ad Agenzia Mobilità.
Negli anni il dibattito sul destino dell'impianto filoviario ha incontrato diverse e contrapposte tesi di cui in questa sede non si ritiene di entrare nel merito ma che nell'incertezza hanno di fatto congelato ogni tipo di programmazione sulla manutenzione straordinaria e lo sviluppo futuro dell'infrastruttura che si è limitato negli anni ai soli interventi di mantenimento in sicurezza.
Con l'entrata in servizio del Metromare, appare ad oggi non più rinviabile assumere decisioni rapide sul destino dell'infrastruttura filoviaria, posto che l'impianto ha un elevato grado di vetustà che ne richiede un profondo rinnovo soprattutto per le parti originarie o della ricostruzione post – bellica che ne caratterizzano ancora ampie tratte.
In assenza di decisioni in tal senso e soprattutto di interventi incisivi appare inevitabile che l'impianto nel volgere di alcuni anni dovrà essere chiuso in quanto verranno meno i livelli di sicurezza necessari per il proseguimento del servizio.

E) ATTIVITA' COMPLEMENTARI DI SVILUPPO DEL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO

Parallelamente all'attività tecnica inerente alla realizzazione dell'opera, gli uffici aziendali sono stati parte attiva nell'iter di pianificazione delle infrastrutture a servizio del sistema di mobilità pubblica nel bacino provinciale in cui è di tutta evidenza la centralità del Metromare nell'ambito di quello che sarà il futuro assetto della mobilità.
In tutte le sedi istituzionali è stato ribadito come il Metromare, 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.
In tal senso nel corso del 2019 in collaborazione con l'Amministrazione Comunale di Rimini è stato portato a termine ed integrato lo studio di fattibilità per l'estensione del tracciato del TRC dalla Stazione di Rimini FS alla Stazione di Rimini Fiera (cosiddetto 2^ stralcio funzionale – prolungamento nord) nell'ambito di quanto previsto al comma 140 della L.205/17 (legge di bilancio 2018), che prevede il finanziamento del fondo di cui alla legge n.232/16 che assegna risorse per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa.

Gli uffici preposti del Ministero delle Infrastrutture hanno avviato l'istruttoria sul progetto presentato nel mese di maggio e richiesto alcune integrazioni nel successivo mese di Novembre.
Al termine dell'iter, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.607 del 27.12.2019, il progetto presentato ha raggiunto una valutazione positiva ed è stato inserito in una lista di progetti non rientranti fra quelli ammessi al riparto al finanziamento ma rimandati ad un successivo provvedimento da assumersi entro il 30 aprile 2020.
Il procedimento è proseguito nel successivo mese di gennaio ed approvato in Conferenza Stato – Regioni nella seduta del 31.03.2020.
A seguito di questo ultimo passaggio istituzionale il Ministro Paola De Micheli in data 01.04.2020 ha firmato il decreto che assegna all'Amministrazione Comunale di Rimini, il finanziamento statale di € 48.976.182,24 per la completa copertura del quadro economico del progetto TRC 2^ stralcio funzionale Rimini FS – Rimini Fiera e dal punto di vista temporale richiede da parte del Soggetto Attuatore l'assunzione di un impegno giuridicamente vincolante per l'esecuzione dell'intervento corrispondente all'affidamento dei lavori entro il 31.12.2022.
Ulteriori sviluppi progettuali di implementazione del sistema infrastrutturale a servizio della mobilità potranno essere presentati nel 2^ avviso per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse destinate ai sistemi di trasporto rapido di massa il cui termine originariamente previsto per il 31.12.2019 è stato prorogato in prima istanza al 01.06.2020 e successivamente a seguito dell'emergenza pandemica da COVID-19 al 31.10.2020.
In quella sede potranno trovare spazi ulteriori implementazioni sia in direzione sud (3^ tratta Riccione FS – Cattolica) che in direzione nord verso Santarcangelo (prolungamento della 2^ tratta).
Ulteriori elementi di approfondimento potranno essere valutati per la presentazione di istanze per l'elettrificazione della linea litoranea nord (linea 4) in direzione Bellaria – Igea Marina e per il collegamento dell'Aeroporto con la linea Metromare all'altezza della fermata Miramare Airport attraverso un sistema di tipo ettometrico.
Si segnala inoltre che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al momento della stesura della presente relazione allegata al bilancio ha in approvazione un decreto cosiddetto per "Città ad alto inquinamento" ai sensi dell'art. 3 del DPCM del 17 aprile 2019 "Approvazione del piano strategico nazionale della mobilità sostenibile" per l'assegnazione di risorse per un totale di 398 milioni di euro volti al rinnovo del parco rotabile attraverso l'acquisto di veicoli ad alimentazione ecologica (elettrico, metano, gpl e/o idrogeno) la cui quota di cofinanziamento a favore del comune di Rimini è prevista in € 7.374.707,00 e contribuiscono a coprire sia il materiale rotabile che le necessarie infrastrutture/impianti fissi a supporto.

F) 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:

- l'alienazione del terreno adiacente al Deposito TPL sito in viale Rubicone per la quale dopo le due aste andate deserte, a seguito della reiterazione di avviso per la manifestazione di interesse sono pervenute proposte da parte di soggetti privati volte all'acquisto dell'immobile;
- il recupero e la valorizzazione delle aree di proprietà aziendali (ex Deposito ATR) site in via Coletti attraverso la stipula di un accordo di pianificazione con il comune di Rimini ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20.03.2000 per la definizione dei contenuti del comparto Coletti – Metromare in attuazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente.

Tale accordo, messo a punto nel corso del 2019 e sottoscritto nel febbraio 2020 prevede la valorizzazione delle aree di proprietà site in via Coletti in previsione di una futura alienazione a favore di privati e contestualmente la cessione al comune di Rimini di aree appartenenti al demanio ferroviario acquisite dalla Società per la realizzazione dei sottopassi necessari alla chiusura dei passaggi a livello in via Lagomaggio, via Rimembranze e via dei Martiri ed altre aree acquistate per la realizzazione dell'infrastruttura TRC ed utilizzate solo parzialmente in adiacenza alla linea Metromare.

In previsione della futura alienazione delle proprietà in via Coletti occorrerà procedere allo smantellamento ed alla bonifica dei vecchi impianti ex ATR funzionali ai servizi di trasporto ancora allocati nel sottosuolo.

2.3 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI

Completato il processo di rinnovo completo della rete e del CED aziendale, delle dotazioni hardware e software degli uffici nella sede di via Dario Campana 67, nel corso del 2019 le attività dell'ufficio si sono rivolte al monitoraggio degli apparati ed alla gestione dei servizi di help desk e manutenzione necessari a garantire il funzionamento dei diversi settori di PMR e l'operatività del personale.

Di seguito sono sinteticamente riportate le attività relative alla gestione dei sistemi informativi aziendali:

- modifica dei cablaggi della linea dati al fine di poter implementare nuove postazioni di lavoro con verifica presso il CED delle linee già attive nella sede;
- posa di nuove 6 linee dati dal CED al piano sottotetto al fine di poter garantire anche alle postazioni ivi presenti le stesse prestazioni degli altri uffici;
- sostituzione delle batterie facenti parte del gruppo di continuità localizzato nel CED al piano seminterrato giunte alla fine della loro vita utile.

3.INVESTIMENTI

Il principale investimento del 2019 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. qui di seguito si allega un prospetto riepilogativo (pag.15 nota integrativa) dell'avanzamento dell'investimento MetroMare negli anni, le ultime due colonne sono rispettivamente il valore di quanto è stato passato alle immobilizzazioni "Altri beni" e quanto ancora rimane imputato alle immobilizzazioni materiali in corso.

PROGETTO T.R.C.	1995 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2011	2012 - 2014	2015 - 2016	2017 - 2018	2019	TOTALE al 31/12/19		
Conti accesi alle Immobilizzazioni Finanziarie:											
Depositi al MEF	-	-	2.424.847,59	- 82.582,88	- 178.309,52	- 128.711,04	- 580.523,47	- 469.475,03	985.245,65	-	985.245,65
Debiti per Espropri non svincolati presso MEF						-	- 1.454.720,68	469.475,03	- 985.245,65	-	- 985.245,65
Totale	-	-	**2.424.847,59**	**- 82.582,88**	**- 178.309,52**	**- 128.711,04**	**- 2.035.244,15**	-	-		-
Conti accesi alle Immobilizzazioni Materiali:									-		-
Aree espropriate - Case Cantoniere - Accordi bonari	-	-	322.718,10	250.619,79	628.135,56	444.928,08	2.465.512,82	18.869,34	4.130.783,69	- 4.130.783,69	-
Svalutazione aree ex case cantoniere							- 233.196,96	-	- 233.196,96	233.196,96	-
Totale	-	-	**322.718,10**	**250.619,79**	**628.135,56**	**444.928,08**	**2.232.315,86**	**18.869,34**	**3.897.586,73**		-
Conti accesi alle Immobilizzazioni in Corso per TRC:									-		-
Occupazioni temporanee, servitù ed Imposte diritti e altri oneri x Espropri	-	-	12.326,27	82.204,04	64.553,02	8.414,77	48.222,48	18.440,00	234.160,58	- 234.160,58	-
Costi per acquisizioni aree	1.032.913,80	-	-	1.032.914,00	8.601,30	-	-	-	2.074.429,10	- 2.074.429,10	-
Incarichi tecnici esterni	1.864.814,31	1.168.795,46	1.352.173,64	860.344,42	691.637,16	446.917,16	563.796,22	155.807,15	7.104.285,52	- 6.449.884,81	654.400,71
Appalto opere civili	-	1.882.605,89	3.144.551,47	6.389.415,41	20.048.748,20	18.913.857,08	11.303.854,62	2.134.106,64	63.817.139,31	- 63.817.139,31	-
Fornitura materiale rotabile	-	-	-	-	-	-	106.772,78	427.091,10	533.863,88	-	533.863,88
Capitalizzazione costi personale Agenzia	394.984,12	267.784,78	385.278,27	725.849,27	1.399.016,61	817.187,75	280.631,00	-	4.270.731,80	- 3.841.193,70	429.538,10
Costi funzionamento Ufficio di progetto	416.519,27	208.392,05	181.987,15	53.835,16	31.832,18	119,25	6.728,98	12.936,75	912.350,79	- 659.734,32	252.616,47
Attività di promozione e comunicazione					220,00	-	-		220,00	- 220,00	-
Oneri x finanziamenti TRC	-	-	208.155,95	391.468,79	13.489,50	-	29.331,14	-	642.445,38	- 642.445,38	-
Costi per indennizzi e risarcimenti						80.131,00	276.580,14	93.494,10	450.205,24	- 450.205,24	-
Totale	**3.709.231,50**	**3.527.578,18**	**5.284.472,75**	**9.536.031,09**	**22.258.097,97**	**20.266.627,01**	**12.615.917,36**	**2.841.875,74**	**80.039.831,60**	-	
Totale	**3.709.231,50**	**3.527.578,18**	**8.032.038,44**	**9.704.068,00**	**22.707.924,01**	**20.582.844,05**	**12.812.989,07**	**2.860.745,08**	**83.937.418,33**	**-82.066.999,17**	**1.870.419,16**

4.PRINCIPALI DATI INERENTI ALLA LIQUIDITA' E INDICATORI FINANZIARI

La posizione finanziaria netta al 31.12.2019 era la seguente:

	31/12/2019	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Depositi bancari	7.814.231	6.886.979	3.909.704
Denaro e altri valori in cassa	1.469	1.874	1.969
Disponibilità liquide	**7.815.700**	**6.888.853**	**3.911.673**
Debiti vs Soci per finanziamenti (entro 12 mesi)			
Debiti vs banche (entro 12 mesi)	0	0	**0**
Debiti finanziari a breve termine	**0**	**0**	**0**
Posizione finanziaria netta a breve termine			
Debiti vs Banche (oltre 12 mesi)	**11.084.323**	**7.100.000**	**2.200.000**
Debiti vs altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine			
Posizione finanziaria netta	**-3.268.623**	**-211.147**	**1.711.673**

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 2019 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. L'esercizio si è chiuso con un Valore della Produzione di euro 3.592.831 con un decremento rispetto al 2018 di euro 1.859.8006 ed un decremento di euro 1.259.748 rispetto al budget 2019

Valori in euro	**Consuntivo 2019**	**Consuntivo 2018**	**BUDGET 2019**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0
Totale Altri ricavi e proventi	3.592.831	5.452.631	4.852.579
Di cui Contributi in c/esercizio	0	0	0
Di cui Contributi consortili a pareggio	1.285.786	1.379.204	1.475.786
Di cui Contributo per increm.to qualità TPL L.R.1/2002	0	0	0
Valore della Produzione	**3.592.831**	**5.452.631**	**4.852.579**

Il decremento rispetto al budget è da ricondurre principalmente a:

- euro 550.000 per mancata locazione MetroMare;
- euro 1.829.271 minor utilizzo quota ricavi sospesi per contributi c/capitale per sterilizzazione ammortamenti in quanto MetroMare è entrato in esercizio il 23 novembre anziché dal 01 luglio;
- euro 190.000 per minor contributi consortili da Enti Soci.

Il decremento è in parte compensato da incrementi già dettagliati in nota integrativa di cui i più rilevanti sono:

per euro 987.517 alla sopravvenienza attiva a seguito della ricognizione effettuata sulle poste della L. 204/95 e L.32/93;

per euro 134.012 da rimborsi per lavori riqualificazione sostenuti per conto del Comune di Rimini;

per euro 21.307 per rimborsi contributi unificati su cause per espropri TRC e altri rimborsi vari non previsti;

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, di euro 3.322.547 inferiore al Valore della produzione, presenta un incremento di euro 100.922 rispetto all'anno precedente ed un decremento di euro 1.324.222 rispetto al budget.

Valori in euro	**Consuntivo 2019**	**Consuntivo 2018**	**BUDGET 2019**
Materie prime	12.443	11.547	13.000
Servizi	1.222.424	858.032	942.941
Godimento beni di terzi	93.285	125.704	105.140
Totale Personale	756.835	734.161	734.500
Di cui costo personale a somministrazione	108.864	94.958	91.000
Ammortamenti e svalutazioni	508.172	997.850	2.568.522
Di cui svalutazione dei crediti compresi att.circ.	0	141.779	0
Di cui svalutazione delle immobilizzazioni	22.070	621.029	0
Accantonamenti per rischi	620.000	385.700	0
Altri accantonamenti	0	0	0
Oneri diversi di gestione	109.387	108.631	51.300
Costi della Produzione	**3.322.546**	**3.221.625**	**4.646.769**

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

Per servizi si ha un incremento di euro 279.483 dovuti principalmente a:
- per euro 62.812 per manutenzione impianti fissi filoviari, rimborsato da Comune di Rimini;
- per euro 159 mila per manutenzione aree di fermata non preventivate di cui parte rimborsate da Comune di Rimini;
- per euro 31.599 per maggiori oneri da utenze dovute principalmente ad utenze per illuminazione pensiline TRC e per utenze telefoniche in relazione a servizi manutenzione in remoto del centralino.
- per euro 162.868 per Addendum a Start Romagna per attività tecniche funzionali alle fasi di ultimazione e collaudo sistema TRC;

Compensate in parte da risparmi su: costi per manutenzioni sede uffici per euro 15 mila; polizze assicurative per euro 12 mila, oneri per commissioni apertura linea di credito euro 44 mila, prestazioni tecniche euro 5 mila; oneri compensi CdA euro 7 mila; oneri Collegio sindacale euro 10 mila; oneri per servizi amministravi e contabili euro 15 mila; oneri per mensa euro 15 mila; oneri per addestramento software euro 4 mila; oneri per formazione e aggiornamento euro 4 mila.

Il risultato operativo a consuntivo, quale differenza tra il Valore ed i Costi della produzione, è pari ad euro 270.285 e la sua incidenza sul valore della produzione è del 7,52 %; in valore assoluto presenta uno scostamento rispetto al budget di euro 64.475. 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 2019**	**Consuntivo 2018**	**BUDGET 2019**
Margine operativo lordo (MOL o EBITDA)	1.398.457	3.614.556	3.005.698
Risultato Operativo	270.285	2.231.006	205.810
EBIT (al lordo dei proventi finanziari)	276.047	2.236.417	205.810

Valori in euro	**Consuntivo 2019**	**Consuntivo 2018**	**BUDGET 2019**
Risultato prima delle Imposte	105.200	2.162.827	35.000

Le imposte sul reddito d'esercizio, pari ad euro 105.200 sono dovute a seguito della tassazione di 1/5 della plusvalenza di realizzo su cessione immobile funziona al TPL, alla tassazione della sopravvenienza attiva a seguito della ricognizione effettuate sulle poste della L. 204/95 e L.32/93 e alla tassazione degli accantonamenti dei fondi oneri e rischi.

Il bilancio si chiude in pareggio.

Il patrimonio netto di euro 13.437.148 non ha subito variazioni nella sua entità rispetto all'esercizio precedente.

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				
	2019	**2018**	**2019**	**2018**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	-	-	0,00%	0,00%
Variaz. delle riman. di prodotti in corso di lav., semilav. e finiti	-	-		
incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-	-		0,00%
Altri proventi	3.592.831	5.452.631	100,00%	100,00%
PRODOTTO INTERNO LORDO	**3.592.831**	**5.452.631**	**100,00%**	**100,00%**
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	12.443	11.547	0,35%	0,21%
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo	-	-	0,00%	0,00%
Per servizi	1.222.424	858.032	34,02%	15,74%
Per godimento di beni di terzi	93.285	125.704	2,60%	2,31%
Oneri diversi di gestione	109.387	108.631	3,04%	1,99%
	1.437.539	1.103.914	40,01%	20,25%
VALORE AGGIUNTO	**2.155.292**	**4.348.717**	**59,99%**	**79,75%**
Costo del lavoro	756.835	734.161	21,07%	13,46%
MOL - EBITDA	**1.398.457**	**3.614.556**	**38,92%**	**66,29%**
Ammortamenti e accantonamenti:	508.172	856.071	14,14%	15,70%
a) ammortamenti immobilizzazioni immateriali	6.991	13.058	0,19%	0,24%
b) ammortamenti immobilizzazioni materiali	479.111	221.984	13,34%	4,07%
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	22.070	621.029	0,61%	11,39%
Svalutazioni dei crediti commerciali	-	141.779	0,00%	2,60%
Accantonamenti caratteristici	620.000	385.700	17,26%	7,07%
REDDITO OPERATIVO-CARATTERISTICO	**270.285**	**2.231.006**	**7,52%**	**40,92%**
Proventi e oneri della gestione accessoria (proventi - oneri)			0,00%	0,00%
Proventi da partecipazioni	-	-	0,00%	0,00%
altri proventi finanziari	5.762	8.411	0,16%	0,15%
Utili/perdite su cambi su cambi			0,00%	0,00%
Rivalutazioni	-	-	0,00%	0,00%
Svalutazioni	-	-3.000	0,00%	-0,06%
RISULTATO GESTIONE ACCESSORIA	5.762	5.411	0,16%	0,10%
REDDITO OPERATIVO GLOBALE - EBIT	**276.047**	**2.236.417**	**7,68%**	**41,02%**
Oneri finanziari	170.847	73.590	4,76%	1,35%
REDDITO DI COMPETENZA	**105.200**	**2.162.827**	2,93%	39,67%
Proventi straordinari	0	0	0,00%	0,00%
Oneri straordinari	0	0	0,00%	0,00%
RISULTATO GESTIONE STRAORDINARIA	0	0	0,00%	0,00%
REDDITO PRE IMPOSTE	**105.200**	**2.162.827**	**2,93%**	**39,67%**
Imposte sul reddito dell'esercizio	105.200	228.800	2,93%	4,20%
REDDITO NETTO	**0**	**1.934.027**	**0,00%**	**35,47%**

I dati indicano la predisposizione della Società ad un risultato di pareggio.

ANALISI DELLA REDDITIVITA'		
	2019	2018
R.O.E. redditività del capitale proprio (reddito netto/capitale proprio)	0,00%	14,39%

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.

Altri indicatori di economicità sono:

	2019	2018
R.O.I. redditività del capitale investito (reddito operativo/capitale investito)	0,27%	2,25%

	2019	2018
R.O.S. redditività delle vendite (reddito operativo caratteristico/ricavi netti di vendita)	7,52%	40,92%

Valgono le valutazioni fatte per il margine operativo lordo.

	2019	2018
R.I. rapporto d'indebitamento (capitale investito/capitale proprio)	7,49	7,39

L'indice del rapporto di indebitamento rispetto all'esercizio precedente evidenzia un miglioramento. Valgono le valutazioni fatte per il margine operativo lordo.

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

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO - CRITERIO FINANZIARIO		
ATTIVITA'-INVESTIMENTI	**2019**	**2018**
Liquidità immediata	**7.815.700**	**6.888.853**
Depositi bancari e postali;	7.814.231	6.886.979
Assegni;	-	-
Denaro e valori in cassa.	1.469	1.874
Liquidità differite	**1.721.785**	**2.512.428**
Crediti v/altri	1.161.305	1.649.127
Crediti v/clienti	18.228	94.077
Crediti v/controllate, collegate e controllanti	291.206	560.824
Crediti tributari	219.477	175.956
Crediti tributari e per imposte anticipate	-	-
Ratei e risconti	31.569	32.444
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
Crediti fra le imm. Finanz.	-	-
Liquidità Immediata e Differita	**9.537.485**	**9.401.281**
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	**9.537.485**	**9.401.281**
Immobilizzazioni materiali	**89.012.170**	**86.562.372**
1) terreni e fabbricati;	5.010.972	8.954.884
2) impianti e macchinari;	162.720	171.753
3) attrezzature industriali e commerciali;	95.746	104.971
4) altri beni;	81.872.313	132.808
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	1.870.419	77.197.956
Immobilizzazioni immateriali	**17.479**	**44.370**
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;	15.573	21.968
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili;	83	95
5) avviamento;	-	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti;	-	-
7) altre	1.823	22.307
8) differenze da consolidamento	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	**2.129.230**	**3.290.892**
1) partecipazioni in imprese controllate, collegate, controllanti;	-	-
3) altri titoli;	2.053.007	-
4) azioni proprie	-	-
5) altri crediti oltre esercizio successivo	76.223	3.290.892
Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti oltre 12 mesi	-	-
Crediti dell'attivo circolante con scadenza oltre 12 mesi	**-**	**-**
ATTIVO FISSO	**91.158.879**	**89.897.634**
TOT. CAPITALE INVESTITO	**100.696.364**	**99.298.915**
PASSIVITA'-FINANZIAMENTI	**2019**	**2018**
Debiti a breve termine	1.786.432	1.053.857
Ratei e risconti	70.003.200	534.613
PASSIVO CORRENTE	**71.789.632**	**1.588.470**
Debiti a medio lungo termine	13.846.364	83.015.008
Fondi per rischi ed oneri	1.461.904	1.079.737
Fondo TFR	161.316	178.550
PASSIVO CONSOLIDATO	**15.469.584**	**84.273.295**
TOTALE CAPITALE DI TERZI	**87.259.216**	**85.861.765**
I. Capitale sociale	10.833.607	10.833.607
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione	-	-
IV. Riserva legale	163.840	67.138
V. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VI. Riserve statutarie	-	-
VII. Altre riserve	2.439.701	602.378
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo:	-	-
IX. Utile (Perdita) dell'esercizio	-	1.934.027
X. Capitale e riserve di terzi	-	-
XI. Utile di terzi	-	-
CAPITALE PROPRIO	**13.437.148**	**13.437.150**
FONTI DEL CAP. INVESTITO	**100.696.364**	**99.298.915**

Stato Patrimoniale a valori percentuali.

STATO PATRIMONIALE A VALORI PERCENTUALI									
	2019		2018			2019		2018	
ATTIVO	importi	%	importi	%	PASSIVO	importi	%	importi	%
Liquidità immediate	7.815.700	7,76%	6.888.853	6,94%	**PASSIVITA' CORRENTI**	**71.789.632**	**71,29%**	**1.588.470**	**1,60%**
Liquidita differite	1.721.785	1,71%	2.512.428	2,53%	**PASSIVITA' CONSOLID.**	**15.469.584**	**15,36%**	**84.273.295**	**84,87%**
Disponibilità di magazzino	0	0,00%	0	0,00%					
ATTIVO CORRENTE	**9.537.485**	**9,47%**	**9.401.281**	**9,47%**	**CAPITALE DI TERZI**	**87.259.216**	**86,66%**	**85.861.765**	**86,47%**
Immobilizzazioni materiali	89.012.170	88,40%	86.562.372	87,17%	Capitale sociale	10.833.607	10,76%	10.833.607	10,91%
Immobilizzazioni immateriali	17.479	0,02%	44.370	0,04%	Riserve+Utili	2.603.541	2,59%	2.603.543	2,62%
Immobilizzazioni finanziarie	2.129.230	2,11%	3.290.892	3,31%	Patrimonio netto di terzi	0	0,00%	0	0,00%
ATTIVO IMMOBILIZZATO	**91.158.879**	**90,53%**	**89.897.634**	**90,53%**	**CAPITALE PROPRIO**	**13.437.148**	**13,34%**	**13.437.150**	**13,53%**
CAPITALE INVESTITO	**100.696.364**	**100,00%**	**99.298.915**	**100,00%**	**CAPITALE INVESTITO**	**100.696.364**	**100,00%**	**99.298.915**	**100,00%**

Indici di liquidità.

INDICI FINANZIARI DI LIQUIDITA'		
	2019	2018
R.C. rapporto corrente (attivo corrente/passivo corrente)	0,13	5,92

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.

	2019	2018
T.A. indici primario di liquidità o acid test (liquidità immedate+liquidita differite)/passivo corrente)	0,13	5,92

Variazione del CCN.

	2019	2018
C.C.N. capitale circolante netto (attivo corrente - passivo corrente)	-62.252.147	7.812.811

Il C.C.N. è notevolmente influenzato dai risconti passivi per ricavi sospesi per contributi c/capitale relativi ai finanziamenti ricevuti per la realizzazione dell'opera MetroMare e investimenti TPL che sterilizzeranno le quote d'ammortamento delle immobilizzazioni a cui si riferiscono.

Indici di copertura finanziaria.

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA		
	2019	2018
I.M.S. indice del margine di struttura (capitale proprio/attivo immobilizzato)	0,15	0,15

	2019	2018
I.M.A.S.A. indice del margine di struttura allargato	**0,32**	**1,09**
(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 2019.

6. SITUAZIONE FINANZIARIA E RISCHIO DI LIQUIDITA'

Informazioni rese ai sensi dell'art.2428, comma 2 n.6 bis) lett. b) del C.C.

Anche nel corso del 2019 gli impieghi finanziari hanno riguardato principalmente l'investimento nell'immobilizzazione tecnica TRC (Trasporto Rapido di Costa) nell'anno ha assorbito circa 2,5 milioni di euro.

Nel corso del 2019 P.M.R. ha sostenuto gli investimenti con risorse proprie cercando di ottimizzare al meglio la gestione delle risorse finanziarie, attivando procedure di costante addebito e recupero crediti verso Enti Soci per i contributi consortili dovuti e con il ricorso ad un finanziamento ponte di euro 4,5 milioni per l'acquisto del materiale rotabile MetroMare garantito da deposito titoli per euro 2,053 milioni.

Le principali fonti finanziarie sono state:

- contributi degli Enti Soci per il funzionamento di P.M.R.
- contributo Statale per investimento TRC
- finanziamento ponte.

Per quanto riguarda il contributo dallo Stato per euro 38.790.973, nel corso del 2019 sono state riscosse le tranches richieste sino ad aprile 2019 per un totale di euro 1.338.042.

Dobbiamo ancora procedere alla rendicontazione di quanto sostenuto da maggio a dicembre 2019 solo a seguito di visita di verifica impianti di MIT Ustif. L'importo che andremo ad incassare si attesta in euro 636.924.

Si informa che P.M.R. ha ricevuto in data 16.01.2020 la prima tranche del contributo per il finanziamento sull'acquisto dei mezzi funzionali al servizio del TRC di cui alla convenzione tra MIT – Comune di Rimini – P.M.R.

In relazione all'uso da parte della società di strumenti finanziari e se rilevanti per la valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio:

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, n. 6 bis) lett. a), c.c. si evidenzia che per la tipologia della attività svolta dalla Società, non sono significativi / rilevanti per la valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio gli obiettivi e le politiche della società in materia di gestione del rischio finanziario, compresa la politica di copertura per ciascuna principale categoria di operazioni previste e l'esposizione della società al rischio di prezzo, al rischio di credito, al rischio di liquidità e al rischio di variazione dei flussi finanziari.

7. RISCHI DI NON CONFORMITA' ALLE NORME E INFORMAZIONI ATTINENTI ALL'AMBIENTE ED AL PERSONALE

Per quanto riguarda il rispetto in maniera di sicurezza sul posto lavoro e gli adempimenti/obblighi in tema di tutela e salute dei lavoratori ai sensi del D.Lgs. n.81 del 09.04.2008, nel corso del 2019 è proseguita l'attività di sorveglianza

e di verifica 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 monitorare 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 la sede aziendale e la sorveglianza sanitaria su tutto il personale dipendente eseguita dal Dott. Marcello Mancini incaricato in qualità di "Medico Competente".

Come previsto dal D.Lgs. 81/08 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.

8. RIVALUTAZIONE DEI BENI DELL'IMPRESA

La Società non si è avvalsa di rivalutazioni su beni dell'impresa.

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 2019 ai fini della corresponsione dei contributi consortili spettanti.
- L'anno 2018 PMR presenta la gestione operativa della Società in positivo
- Non vi è stata erosione del patrimonio netto superiore ad un terzo del Capitale Sociale.
- L'indice di struttura finanziaria è per il 2019 del 1,09%. Viene rispettato il limite rischio dello 0,85%.
- Il peso degli oneri finanziari è inferiore al 20 % del valore della produzione.

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

Dal sito del Comune di Rimini: "Gli obiettivi *"strategici"* di seguito riportati sono stabiliti in attuazione delle disposizioni dell'articolo 20 (*"strumenti e processi del controllo degli organismi partecipati"*), comma 1, lettera "a", del vigente *"Regolamento sui controlli interni"* del Comune di Rimini, pertanto rappresentano "indirizzi di carattere generale", suscettibili poi di ulteriore declinazione in *"obiettivi gestionali"* da parte degli *"uffici che presidiano i servizi erogati dagli organismi partecipati, per il controllo dell'efficienza, efficacia, economicità e qualità dei servizi stessi"* (come da articolo 22 - *"Strutture organizzative preposte al controllo degli organismi partecipati"* - del medesimo regolamento)."

Obiettivi Strategici

Di seguito si dà evidenza della scheda degli obiettivi assegnati e di quanto effettivamente raggiunto nell'esercizio.

rendicontazione obiettivi strategici anno 2019						
A	B	C	D	E	G	H
				% CONSEGUIMENTO		
	OBIETTIVI STRATEGICI	pesatura % del singolo obiettivo su complesso degli obiettivi assegnati	BREVE RELAZIONE (con riferimento al 30/06/2019)	percentuale di raggiungimento al 30/06/2019	percentuale di raggiungimento al 31/12/2019	percentuale di raggiungimento ponderata al 31/12/2019 (C x G)
1	Completamento della fornitura dei veicoli destinati del sistema di Trasporto Rapido di Massa denominato "MetroMare" (già Trasporto Rapido Costiero- T.R.C.); eventuale reperimento di fonti di finanziamento quale anticipazione del finanziamento statale;	35%	Contratto in corso. Ritardo del Fornitore nei tempi di completamento e omologazione (contrattualmente previsti dal dal 22/8 al 22/12/2019). Il ritardo comporterà applicazione delle penali contrattualmente previste.Non è stato necessario reperire finanziamenti in anticipazione	50%	50%	17,5%
2	avvio dell'esercizio del sistema di Trasporto Rapido di Massa denominato "MetroMare" ed ultimazione delle procedure espropriative; retrocessione delle aree non utilizzate;	35%	Completate tutte le attività di collaudo degli appalti assegnati. Avviato l'esercizio in forma sperimentale del "Metromare" (dal 23.11.2019) Retrocessioni non ancora avviate	50%	90%	31,5%
3	studi per implementazione del sistema "MetroMare" e reperimento finanziamenti statali;	10%	progetto presentato dal Comune di Rimini per TRC Rimini FS - Fiera: al vaglio del MIT. Presentati anche ulteriori elaborati richiesti dal MIT entro il 31.12.2019	100%	100%	10,0%
4	ottimizzazione della gestione dei beni a servizio del Trasporto Pubblico Locale (infrastruttura "MetroMare", officina, filovia, deposito, pensiline, paline); gestione del patrimonio immobiliare non strettamente connesso con le funzioni del Trasporto Pubblico Locale;	5%	Completati interventi manutentivi urgenti su pali filovari in prossimità di Rimini FS. Effettuate ordinarie attività manutentive della rete.	50%	100%	5,0%
5	contrattualizzazione pluriennale per regolamentare l'utilizzo da parte del Gestore dei beni strumentali all'esercizio del Trasporto Pubblico Locale (con particolare riguardo all'infrastruttura "MetroMare");	5%	Entro il 30/6/19: già predisposto schema contrattuale di locazione beni strumentali al TPL (compreso Metromare), condiviso testo fra i tecnici (completo di allegati) e da sottoscrivere entro il 2019. AMR non ha però dato riscontri, neppure dopo numerosi solleciti, sul presupposto che prima doveva formalizzare affdiamento al Gestore. Mancata sottoscrizione esclusivamente imputabile ad AMR.	100%	50%	2,5%
6	acquisizione di ulteriori servizi/attività dagli Enti Soci.	10%	Presentate candidature per sviluppo ulteriori tratte TRC	50%	100%	10,0%
	TOTALE	100%				77%

Obiettivi sul complesso delle spese di funzionamento

Vengono di seguito date informazione circa gli obiettivi sul complesso delle rispettive spese di funzionamento assegnate dal Comune di Rimini sulla base di quanto previsto dalle disposizione dell'art.19, comma 5, del D.Lgs.19.08.2016, n 175.

Il totale del costo della produzione (voce B) del conto economico del bilancio d'esercizio 2019 di euro 3.322.547 al netto degli ammortamenti e svalutazioni pari ad euro 508.172, degli eventuali oneri straordinari (precedentemente inseriti, fino a tutto il 2015, alla voce "E" del conto economico) e dalla voce manutenzione per riqualificazione area RN-Fs di euro 129.669 - relativi ad oneri sostenuti per conto del Comune di Rimini per lavori di riqualificazione area stazione RN-Fs di cui esiste posta speculare tra i ricavi - risulta essere di euro 2.684.706, valore superiore al costo della produzione del previsionale 2019 di euro 2.078.247, quest'ultimo ovviamente riparametrato al netto delle stesse poste portate in detrazione del consuntivo 2019.

Si deve tener presente che a consuntivo 2019 si è proceduto ad accantonare, a fronte di eventi straordinari, un fondo rischio ed oneri di euro 550.000 per far fronte allo slittamento nell'affidamento dell'opera MetroMare ed ai maggiori oneri per servizi che questo comporta, oltre che ad un adeguamento di euro 70.000 del fondo oneri per spese da sostenere dal quadro economico di adeguamento degli scarichi industriali e cisterne del deposito di Via C.A,. Dalla Chiesa. Tali voci, non preventivabili e di carattere straordinario porterebbero il consuntivo nettizzato 2019 ad un valore di euro 2.064.706 inferiore a quello del previsionale.

	CONSUNTIVO 2019	PREVISIONALE 2019
Costo della Produzione “B”	3.322.546	4.646.769
Ammortamenti e svalutazioni	- 508.172	- 2.568.522
Sopravvenienza passiva (ex “E”)	0	
Spese rimborsate da Comune di Rimini	- 129.669	
Costo della Produzione nettizzato	2.684.705	2.078.247
Accantonamento rischi ed oneri	-620.000	
	2.064.705	2.078.247

Il costo del personale a consuntivo 2019 al netto delle categorie protette risulta essere di euro 718.934 che al netto di automatismi contrattuali per 18 mila euro avvenuti per il personale interinale (cessazione di sgravi fiscali e scatti di anzianità) arriva ad euro 700.939, in linea con quanto previsto di euro 700.590 nel previsionale.

Si attesta che nel previsionale 2020, si è tenuto conto degli obiettivi assegnati nel corso del 2017 dal Comune di Rimini per i bilanci di previsione del 2018 e seguenti.

	PREVISIONALE 2020	PREVISIONALE 2017	CONSUTIVO 2019
Costo della produzione nettizzato	2.475.000	5.623.691	2.064.706
Di cui costo personale (*)	733.900	971.000	700.939

(*) vale quanto precedentemente dettagliato

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

La convocazione dell’assemblea per l’approvazione del bilancio è fissata entro i 180 gg. dal temine di fine esercizio come da determinazione del A.U. nr. 33 del 23 marzo 2020.

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.27 a 30 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) c.c. non si sono né acquistate né alienate azioni proprie, né azioni o quote di società controllanti anche per interposta persona o società fiduciaria.

Ai sensi dell’art.2428 comma 2 n.6) c.c. si rimanda a quanto evidenziato al punto 2 della presente relazione.

Ai sensi dell'art.2428 comma 3 c.c. la società non si avvale di sedi secondarie.

Rimini, .25.05.2020

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.