CAMERA DI COMMERCIO DELLA ROMAGNA
FORLÌ-CESENA E RIMINI

Camera di Commercio della ROMAGNA - FORLI'-CESENA e RIMINI

Registro Imprese - Archivio ufficiale della CCIAA

INFORMAZIONI SOCIETARIE

PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE

484GL0

Il QR Code consente di verificare la corrispondenza tra questo documento e quello archiviato al momento dell'estrazione. Per la verifica utilizzare l'App RI QR Code o visitare il sito ufficiale del Registro Imprese.

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale	RIMINI (RN) VIA DARIO CAMPANA 67 CAP 47922
Indirizzo PEC	pmrimini@legalmail.it
Numero REA	RN - 245890
Codice fiscale e n.iscr. al Registro Imprese	02157030400
Forma giuridica	societa' consortile a responsabilita' limitata

Indice

1 Allegati 3

1 Allegati

Bilancio

Atto

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO
Data chiusura esercizio 31/12/2020
PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE

Sommario

Capitolo 1 - BILANCIO PDF OTTENUTO IN AUTOMATICO DA XBRL
Capitolo 2 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA
Capitolo 3 - RELAZIONE GESTIONE
Capitolo 4 - RELAZIONE SINDACI
Capitolo 5 - DICHIARAZIONE

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

Bilancio di esercizio al 31-12-2020

Dati anagrafici	
Sede in	Via Dario Campana 67 Rimini - 47922 RIMINI (RN)
Codice Fiscale	02157030400
Numero Rea	FC 000000245890
P.I.	02157030400
Capitale Sociale Euro	10.833.607 i.v.
Forma giuridica	SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA CONSORTILE
Settore di attività prevalente (ATECO)	522190
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

Stato patrimoniale

	31-12-2020	31-12-2019
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	9.548	15.573
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	71	83
7) altre	1.823	1.823
Totale immobilizzazioni immateriali	11.442	17.479
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	4.905.777	5.010.972
2) impianti e macchinario	138.857	162.720
3) attrezzature industriali e commerciali	77.739	95.746
4) altri beni	79.913.192	81.872.313
5) immobilizzazioni in corso e acconti	10.648.531	1.870.419
Totale immobilizzazioni materiali	95.684.096	89.012.170
III - Immobilizzazioni finanziarie		
2) crediti		
d-bis) verso altri		
esigibili oltre l'esercizio successivo	76.170	76.223
Totale crediti verso altri	76.170	76.223
Totale crediti	76.170	76.223
3) altri titoli	2.053.007	2.053.007
Totale immobilizzazioni finanziarie	2.129.177	2.129.230
Totale immobilizzazioni (B)	97.824.715	91.158.879
C) Attivo circolante		
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.669	18.228
Totale crediti verso clienti	1.669	18.228
4) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.025.007	291.207
Totale crediti verso controllanti	1.025.007	291.207
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	221.891	219.477
Totale crediti tributari	221.891	219.477
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	35.338	23.825
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.131.769	1.137.480
Totale crediti verso altri	1.167.107	1.161.305
Totale crediti	2.415.674	1.690.217
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	2.963.624	7.814.231
3) danaro e valori in cassa	1.343	1.469
Totale disponibilità liquide	2.964.967	7.815.700
Totale attivo circolante (C)	5.380.641	9.505.917
D) Ratei e risconti	16.245	31.569
Totale attivo	103.221.601	100.696.365

Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	10.833.607	10.833.607
IV - Riserva legale	163.840	163.840
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	2.439.702	2.439.702
Varie altre riserve	(1)	(1)
Totale altre riserve	2.439.701	2.439.701
Totale patrimonio netto	13.437.148	13.437.148
B) Fondi per rischi e oneri		
4) altri	1.655.413	1.461.904
Totale fondi per rischi ed oneri	1.655.413	1.461.904
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	180.444	161.316
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.497.330	0
esigibili oltre l'esercizio successivo	9.111.475	11.084.323
Totale debiti verso banche	10.608.805	11.084.323
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	101.410	1.410
esigibili oltre l'esercizio successivo	4.117.620	1.776.795
Totale acconti	4.219.030	1.778.205
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.297.341	1.464.597
Totale debiti verso fornitori	3.297.341	1.464.597
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	179.887	55.375
Totale debiti verso controllanti	179.887	55.375
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	112.012	121.312
Totale debiti tributari	112.012	121.312
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	27.471	43.443
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	27.471	43.443
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	108.299	100.296
esigibili oltre l'esercizio successivo	982.989	985.246
Totale altri debiti	1.091.288	1.085.542
Totale debiti	19.535.834	15.632.797
E) Ratei e risconti	68.412.762	70.003.200
Totale passivo	103.221.601	100.696.365

Conto economico

	31-12-2020	31-12-2019
Conto economico		
A) Valore della produzione		
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	1.264.000	1.295.786
altri	4.131.107	2.297.045
Totale altri ricavi e proventi	5.395.107	3.592.831
Totale valore della produzione	5.395.107	3.592.831
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.179	12.443
7) per servizi	797.430	1.222.424
8) per godimento di beni di terzi	99.379	93.285
9) per il personale		
a) salari e stipendi	527.517	573.007
b) oneri sociali	128.779	146.896
c) trattamento di fine rapporto	30.637	35.903
e) altri costi	1.502	1.029
Totale costi per il personale	688.435	756.835
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	6.037	6.991
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.928.752	479.111
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	22.070
Totale ammortamenti e svalutazioni	2.934.789	508.172
12) accantonamenti per rischi	0	620.000
13) altri accantonamenti	433.643	0
14) oneri diversi di gestione	61.925	109.387
Totale costi della produzione	5.030.780	3.322.546
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	364.327	270.285
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	3.444	808
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	254	4.954
Totale proventi diversi dai precedenti	254	4.954
Totale altri proventi finanziari	3.698	5.762
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	273.835	170.847
Totale interessi e altri oneri finanziari	273.835	170.847
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(270.137)	(165.085)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	94.190	105.200
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	94.190	105.200
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	94.190	105.200
21) Utile (perdita) dell'esercizio	0	0

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2020	31-12-2019
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	0	0
Imposte sul reddito	94.190	105.200
Interessi passivi/(attivi)	270.137	165.085
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus /minusvalenze da cessione	364.327	270.285
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	464.280	655.903
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.934.789	486.102
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	-	22.070
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	3.399.069	1.164.075
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	3.763.396	1.434.360
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	16.559	75.849
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	1.832.744	911.124
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	15.324	875
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(1.590.438)	69.468.587
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(664.996)	48.045
Totale variazioni del capitale circolante netto	(390.807)	70.504.480
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	3.372.589	71.938.840
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(270.137)	(165.085)
(Imposte sul reddito pagate)	(94.190)	(105.200)
(Utilizzo dei fondi)	(240.134)	(237.833)
Altri incassi/(pagamenti)	(11.509)	(53.137)
Totale altre rettifiche	(615.970)	(561.255)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	2.756.619	71.377.585
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(9.600.678)	(2.928.909)
Immobilizzazioni immateriali		
Disinvestimenti	-	13.833
Immobilizzazioni finanziarie		
Disinvestimenti	53	1.161.662
Attività finanziarie non immobilizzate		
Disinvestimenti	5.711	489.976
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(9.594.914)	(1.263.438)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	4.024.482	-
(Rimborso finanziamenti)	(2.036.920)	(69.171.295)
Mezzi propri		
(Rimborso di capitale)	-	(2)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	1.987.562	(69.171.297)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(4.850.733)	942.850

Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	7.814.231	6.886.979
Danaro e valori in cassa	1.469	1.874
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	7.815.700	6.888.853
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	2.963.624	7.814.231
Danaro e valori in cassa	1.343	1.469
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	2.964.967	7.815.700

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2020

Nota integrativa, parte iniziale

Nota integrativa, parte iniziale

Il progetto di Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 che viene sottoposto al Vostro esame, assieme alla presente nota integrativa, rendiconto finanziario e relazione sulla gestione che ne costituiscono parte integrante risulta in pareggio.

Ciò premesso, passiamo a fornirvi i dati e le indicazioni di corredo, nel rispetto dell'attuale normativa. Il bilancio chiuso al 31.12.2020 è stato redatto in base ai principi e criteri contabili di cui agli artt. 2423 e seguenti del codice civile, in linea con quelli predisposti dai Principi Contabili Nazionali, aggiornati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), e con l'accordo del Collegio Sindacale, nei casi previsti dalla legge.

PRINCIPI DI REDAZIONE

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

In particolare:
- la valutazione delle voci è stata effettuata secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività;
- la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto dell'esistenza dell'operazione o del contratto;
- i proventi e gli oneri sono stati considerati secondo il principio della competenza, indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- i rischi e le perdite di competenza dell'esercizio sono stati considerati anche se conosciuti dopo la chiusura di questo;
- gli utili sono stati inclusi soltanto se realizzati alla data di chiusura dell'esercizio secondo il principio della competenza;
- per ogni voce dello stato patrimoniale è stato indicato l'importo della voce corrispondente dell'esercizio precedente, nel rispetto delle disposizioni dell'art. 2423-ter, c.c.;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente;
- In base allo Statuto della società (art 23.7), che prevede in sede di bilancio finale d'esercizio il confronto dei dati economici con quelli del bilancio preventivo come consuetudine nella nota integrativa (nella parte riguardante la disamina dei dati economici) sono stati riportati i dettagli degli scostamenti dei valori consuntivi con quelli di preventivo.

Si precisa inoltre che:
- i criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2020 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D. Lgs. n. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34/UE. Per effetto del D. Lgs. n. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC;
- ai sensi del disposto dell'art. 2423-ter del codice civile, nella redazione del bilancio, sono stati utilizzati gli schemi previsti dall'art. 2424 del codice civile per lo Stato Patrimoniale e

dall'art. 2425 del codice civile per il Conto Economico. Tali schemi sono in grado di fornire informazioni sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, nonché del risultato economico.

Si informa che nella redazione del bilancio, ai sensi delle norme contenute all'art. 2423 comma 4 c.c., nessuna deroga è stata utilizzata in merito ai principi di rilevazione, valutazione presentazione ed informativa ad eccezione della valutazione secondo il criterio del costo ammortizzato per i crediti ed i debiti formatisi nel corso dell'esercizio con scadenza inferiori ai dodici mesi e per quelli sorti antecedentemente al 01/01/2018. Si ritiene che tale deroga abbia effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

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

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

Rivalutazione dei beni costituenti immobilizzazioni.

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

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

Svalutazioni dei Beni costituenti immobilizzazioni.

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

CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI

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

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali sono state classificate e valutate in conformità a quanto disposto dal Principio contabile n. 24 ed alla luce delle innovazioni introdotte dal D. Lgs. n. 139/2015. Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione aumentato degli oneri accessori e ridotto del valore dell'ammortamento, calcolato in quote costanti in proporzione alla diminuzione della possibilità della loro utilizzazione o della loro vita residua. I criteri ed i coefficienti di ammortamento non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente. Qualora indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti. Si sottolinea che al primo gennaio 2020 non residuano immobilizzazioni immateriali accese a spese per studi e ricerche.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

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

Le spese di manutenzione ordinaria aventi efficacia conservativa sono imputate integralmente al Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenute, mentre quelle aventi natura incrementativa sono attribuite all'immobilizzazione cui si riferiscono.

Le immobilizzazioni materiali inerenti a beni gratuitamente devolvibili sono imputate nell'attivo dello stato patrimoniale alla voce B.II.4 (´altri beni') in modo da operare una chiara distinzione con i beni di proprietà della società, le modalità di ammortamento non sono legate alla residua possibilità di utilizzazione del bene, bensì alla durata della concessione (cosiddetto ammortamento finanziario).

Per quanto riguarda gli ammortamenti si fa presente in primo luogo che, in riferimento alle norme "straordinarie" introdotte dal legislatore in relazione agli effetti contabili derivanti dalle conseguenze economiche prodotte dalla pandemia Pandemia COVID-
19, la società non ha utilizzato le disposizioni introdotte dal Decreto Legge 104/2020 contenente misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia e tra esse le disposizioni presenti all'art. 60 che ha introdotto la facoltà di sospendere il calcolo degli ammortamenti, derogando di fatto all'art. 2426, comma 2, del Codice Civile.

Gli altri ammortamenti sono stati calcolati in base alla vita utile stimata dei cespiti, tenendo conto della residua possibilità di utilizzazione economica nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2426 del Codice Civile. Pertanto, le quote di ammortamento sono rappresentative della partecipazione dei cespiti al processo produttivo e alla formazione dei ricavi. I beni entrati in funzione nel corso dell'esercizio sono ammortizzati dal momento in cui sono disponibili e pronti per l'uso, i coefficienti di ammortamento sono pertanto rapportati alla frazione d'anno corrispondente. I criteri di ammortamento e i coefficienti percentuali di ammortamento applicati sono esposti di seguito. I coefficienti non sono stati modificati rispetto al precedente esercizio.

Dal 23/11/2019 è entrato in funzione il servizio MetroMare ed il coefficiente d'ammortamento finanziario per l'esercizio 2019 è fissato nel 3,33% pari ad un periodo di 30 anni di affidamento dell'opera come previsto agli artt.4 e 10 dell'accordo di programma per la realizzazione del TRC. Per quanto attiene i cespiti inerenti al MetroMare inseriti nel 2020 il coefficiente d'ammortamento finanziario è fissato nel 3,45% pari ad un periodo di 29 anni di affidamento residuo dell'opera.

Autoveicoli di servizio	12,50%
Attrezzature informatiche e macchine elettroniche	20,00%
Costruzione leggere TPL e Park	10,00%
Impianti fissi filoviari	6,67%
Impianti e macchinari	10,00%
Attrezzatura d'officina	10,00%
Impianti di radiocomunicazione	12,50%
Macchine per ufficio	12,00%
Mobili ed arredi	12,00%
Cavidotti	5,00%
Metro Mare (TRC RN FS - Riccione) 2019	3,33%
Metro Mare (TRC RN FS - Riccione) 2020	3,45%

Si segnala che per i beni in corso d'ammortamento all'01/01/1996, si è continuato, come negli esercizi precedenti ad utilizzare il coefficiente d'ammortamento calcolato sulla base della stima della nuova durata utile dei beni, riformulata a partire dall'esercizio 1996.

Tra i beni per i quali si sono determinati i nuovi coefficienti rientrano i fabbricati industriali per i quali vengono applicati i seguenti coefficienti:

Fabbricati strumentali:	
- Sede uffici	2,53%
- Deposito-Officina	3,30%

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

SVALUTAZIONI, RIPRISTINI DI VALORE E RIVALUTAZIONI

Rivalutazione dei beni costituenti immobilizzazioni.

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

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

Sempre in riferimento alle norme "straordinarie" introdotte dal legislatore in relazione agli effetti contabili derivanti dalle conseguenze economiche prodotte dalla pandemia si dà atto che:

- la società non ha operato alcuna rivalutazione dei beni d'impresa prevista dalla Legge di Bilancio 2020 (art.1 commi da 696 a 704, L.160/2020), così come estesa dal "Decreto Liquidità" ai bilanci successivi al 2019;
- la società non ha operato alcuna rivalutazione dei beni d'impresa introdotta dal "Decreto Agosto" (art. 110, D.L. 104/2020);
- la società non operato alcuna rivalutazione dei beni d'impresa ai sensi del modificato articolo 110 del decreto legge n. 104 del 2020 così come modificato dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 Legge di Bilancio 2021.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Ove esistenti le partecipazioni in imprese controllate, collegate ed in altre imprese, sono iscritte in bilancio secondo il criterio del costo ai sensi dell'art. 2426, primo e terzo comma, del Codice Civile, rettificato in presenza di perdite durevoli di valore.

CREDITI E DEBITI

I crediti sono iscritti al presumibile valore di realizzo sulla base dell'esame della situazione di solvibilità dei debitori. Il valore dei crediti iscritti nell'attivo è al netto dei fondi rettificativi e delle note di credito da emettere. I debiti sono contabilizzati al valore nominale, modificati in occasione di resi o rettifiche di fatturazione.

Il principio del costo ammortizzato introdotto dal D. Lgs. 139/2015 che ha modificato l'art. 2426, comma 8 del C.C., prevede la valutazione dei crediti e dei debiti sulla base del fattore temporale (attualizzazione) e del valore di presumibile realizzo. Tale nuova modalità di valutazione non viene applicata solo nel caso in cui gli effetti siano irrilevanti ai fini del bilancio (es. crediti inferiori ai 12 mesi) ai sensi del disposto dall'art.2423 comma 4 del C.C.. L'applicazione del criterio comporta l'incremento o il decremento del valore nominale dei crediti o dei debiti degli importi relativi ai costi di transazione e di altre rettifiche. Si comunica che la società ai sensi del citato comma 4 dell'art.2423 C.C. non ha applicato il principio del costo ammortizzato in quanto i crediti/debiti che si sono venuti a creare nell'esercizio sono inferiori a 12 mesi e per quanto attiene il debito verso banche di durata superiore a 5 anni si è proceduto ad imputare il valore nominale del debito sorto per il tiraggio del mutuo sino a tutto il 31/12/2020.

Non esistono crediti/debiti in valuta

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

RATEI E RISCONTI

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

FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

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

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

FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso dipendenti ed è calcolato in base alla legislazione ed ai contratti di lavoro vigenti per tutto il personale dipendente, tenuto conto delle rispettive anzianità, dei compensi percepiti e di quanto maturato, ed è espresso al netto del credito verso i dipendenti per l'anticipo delle ritenute fiscali sul T.F.R. che l'azienda ha a suo tempo versato in base a quanto previsto dalla legge n. 140/97 e comprensivo delle rivalutazioni richieste dalla normativa.

IMPEGNI, GARANZIE E PASSIVITA' POTENZIALI

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

COSTI E RICAVI

Sono contabilizzati secondo il principio della competenza e della prudenza economica.
I ricavi e costi di natura finanziaria vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

ATTIVITA' SVOLTA

La società ha continuato la funzione di gestore del patrimonio immobiliare e degli asset del TPL, ha continuato l'attività per la messa in esercizio del TRC (Trasporto Rapido Costiero) infrastruttura funzionale al TPL nell'interesse dei propri Enti Soci, ha iniziato insieme agli Enti Soci le attività utili all'implementazione di ulteriori tratte del servizio di Trasporto Rapido di Massa.

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio				
Costo	15.573	83	1.823	17.479
Valore di bilancio	15.573	83	1.823	17.479
Variazioni nell'esercizio				
Ammortamento dell'esercizio	6.025	12	-	6.037
Totale variazioni	(6.025)	(12)	-	(6.037)
Valore di fine esercizio				
Costo	9.548	71	1.823	11.442
Valore di bilancio	9.548	71	1.823	11.442

La voce Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno per euro 9.548 è costituita dalla capitalizzazione dei costi delle licenze software ammortizzati in 5 anni.

La voce Concessioni di euro 71 è relativa a aree in concessione per demanio idrico.

La voce Altre immobilizzazioni immateriali di euro 1.823 è relativa a costituzione di servitù verso il Comune di Rimini per una condotta fognaria.

Immobilizzazioni materiali

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

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

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

La società non ha effettuato rivalutazioni dei beni d'impresa né economica né monetaria né sulla base di norme di legge né si è provveduto a rivalutazioni discrezionali o volontarie in deroga alle normali regole civilistiche.
Per lo stesso motivo non risultano Riserve di rivalutazione nel Patrimonio Netto del bilancio.

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	7.713.064	3.501.142	3.189.913	83.331.432	1.870.419	99.605.970
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	2.702.092	3.338.422	3.094.167	1.459.119	-	10.593.800
Valore di bilancio	5.010.972	162.720	95.746	81.872.313	1.870.419	89.012.170
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	-	421	-	803.962	8.778.112	9.582.495
Ammortamento dell'esercizio	105.195	24.284	18.007	2.763.083	-	2.910.569
Totale variazioni	(105.195)	(23.863)	(18.007)	(1.959.121)	8.778.112	6.671.926
Valore di fine esercizio						
Costo	7.713.064	3.501.563	3.189.913	84.135.394	10.648.531	109.188.465
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	2.807.287	3.362.706	3.112.174	4.222.202	-	13.504.369
Valore di bilancio	4.905.777	138.857	77.739	79.913.192	10.648.531	95.684.096

Rispetto all'esercizio precedente le immobilizzazioni materiali aumentano in valore assoluto di euro 6.671.925.

I decrementi di euro 2.910.569 sono dovuti alle quote di ammortamento già al netto delle dismissioni di beni esausti. L'incidenza delle quote d'ammortamento dell'opera Metromare è pari ad euro 2.747.454.

Gli incrementi sono dovuti
- per euro 421 all'acquisto di attrezzature per squadra manutenzione;
- per euro 817.968 all'infrastruttura Metro Mare;
- per euro 4.231 alle attrezzature informatiche;
- per euro 8.778.112 per immobilizzazioni in corso TRC inerenti alla fornitura di materiale rotabile Metro Mare non ancora girate ad Altre immobilizzazioni materiali in quanto non ancora in esercizio.

Si sono avuti smobilizzi per euro - 18.237.
Il totale degli incrementi al netto degli smobilizzi è di euro 9.582.495
L'investimento più rilevante è relativo alla realizzazione del Trasporto Rapido di Costa che ha visto il proseguimento dei cantieri aperti nel 2012. L'opera è terminata e collaudata ed è entrata in funzione, con mezzi rotabili provvisori. La Società essendo il soggetto titolato alla realizzazione dell'opera e proprietario per 30 anni, come previsto dall'art.10 dell'accordo di programma per la realizzazione del TRC, ha proceduto ad ammortizzare l'investimento "sterilizzato" da quote, calcolate con stessa percentuale, sull'importo della contribuzione ricevuta dagli Enti finanziatori. Contribuzione che è stata, all'atto dell'incasso, già imputata nella voce del passivo dello Stato Patrimoniale "acconti su contributi progetto TRC in corso" di cui si fornisce dettaglio nella parte specifica. Di seguito si illustra lo stato di avanzamento dell'investimento TRC negli anni, coincidente in una prima fase al periodo relativo agli studi di fattibilità fino a tutto il 2002.

Immobilizzazioni finanziarie

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

Al 31/12/2020 non risultano iscritte partecipazioni in altre imprese

	Altri titoli
Valore di inizio esercizio	
Costo	2.053.007
Valore di bilancio	2.053.007
Valore di fine esercizio	
Valore di bilancio	2.053.007

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti immobilizzati verso altri	76.223	(53)	76.170	76.170
Totale crediti immobilizzati	76.223	(53)	76.170	76.170

B) III 2.d-bis2) "Verso altri": per euro 76.170 costituti da:
- euro 71.999 per crediti diversi vantati nei confronti del Comune di Riccione, per la realizzazione (a seguito di concessione) di area parcheggio di V.le Cortemaggiore a Riccione per la quale il Comune ha deciso, nel 1999, di riprenderne il possesso prima della scadenza prevista dalla convenzione, l'importo di tale credito si riferisce (in maniera prudenziale) al solo valore attribuito alla concessione dell'area anche se la convenzione (n. 3175 del 22/11/1994) prevedeva pure l'indennizzo per gli interessi;
- euro 2.455 per depositi cauzionali per aree demaniali utili alla realizzazione dell'infrastruttura Metromare;
- euro 1.716 inerenti a depositi cauzionali per utenze di lunga durata.

B) III 3) "Altri titoli": per euro 2.053.007 costituti, come già evidenziato:
da titoli per euro 2.053.007 depositati a garanzia del finanziamento ricevuto per l'acquisto di materiale rotabile Metro Mare
- BTP Tf 0,35% 01.02.2025
- CCT 15.04.2025 - eur6m + 0,95%
- CCT 15.09.2025 - eur6m + 0,55%
- Nr. Quote 81.265,996 F.do obbligazionario breve termine

Suddivisione dei crediti immobilizzati per area geografica

L'area in cui opera la Società è esclusivamente di carattere sovra-provinciale cui appartiene sostanzialmente la compagine Sociale, conseguentemente i crediti immobilizzati si riferiscono a tale area geografica.

Area geografica	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
ITALIA	76.170	76.170
Totale	76.170	76.170

Crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

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

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso imprese controllanti

Descrizione	Valore contabile	Fair value

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso altri

Descrizione	Valore contabile	Fair value

Dettaglio del valore degli altri titoli immobilizzati

Descrizione	Valore contabile	Fair value

Attivo circolante

Rimanenze

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

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

C) II .1 CREDITI VERSO CLIENTI

Esigibili entro l'esercizio: euro 1.669, in diminuzione rispetto al precedente esercizio, sono composti da euro 23.843 quali crediti verso clienti, euro 138.336 per fatture da emettere, al netto di euro 129 per note credito da emettere, dai quali sono stati dedotti i valori del fondo svalutazione crediti per euro 160.381.

Il fondo non è stato incrementato nel 2020 ed ha avuto un decremento per le seguenti movimentazioni:

- decremento di euro 10.629 per utilizzo fondo a seguito di stralcio crediti nei confronti della Provincia di Rimini come determinato da delibera di Assemblea n.21 del 29.10.2020.
- decremento di euro 3.454 per stralcio credito in sofferenza nei confronti di Embassy Srl di certa inesigibilità come da determinazione A.U. del 28/04/2021.

I crediti vs clienti pari ad 23.843 si riferiscono a:

- euro 12.810 per credito verso Musica Srl;
- euro 2 per credito verso Copy Sistem;
- euro 101 per credito verso Pesolo.
- euro 10.930 per crediti verso Enti non Soci per contributi TPL 2015/16/17 (Comune di Maiolo).

I crediti per fatture da emettere pari ad 138.336 di cui

- euro 137.500 per fatture da emettere ad AMR relative ai canoni di beni ed impianti strumentali al TPL;
- euro 81 per fattura da emettere a Coop.La Romagnola per rimborsi consumi acqua deposito Via Coletti;
- euro 755 per fattura da emettere a Media One per rimborso utenze paline;

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	Saldo al 31/12/2019	Variazioni esercizio 2020		Saldo al 31

		Utilizzi	Accantonamenti	/12/2020
Fondo svalutazione crediti vs client	174.464	14.083	-	160.381

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

C) II .4a) CREDITI VERSO CONTROLLANTI (crediti verso intera compagine sociale) entro l'esercizio successivo per euro 1.025.007 sono costituiti da:

- fatture emesse nei confronti di Enti Soci per euro 106.356 così dettagliati:
  - euro 88.336 per crediti nei confronti del Comune di Rimini relativi alle ex gestione sosta e accessi ztl;
  - euro 134 per contributi consortili Comune di Gemmano;
  - euro 456 per contributi consortili Comune di Saludecio;
  - euro 246 per contributi consortili Comune di Tavoleto;
  - euro 17.184 per contributi consortili Provincia di Rimini;

- da fatture da emettere nei confronti di Enti Soci per euro 918.651 come di seguito dettagliate:
  - fatture da emettere agli Enti Soci per il saldo dei contributi consortili 2020 euro 210.651 come da prospetto che segue;
  - fatture da emettere a Comune di Rimini per euro 708.000 quale contributo per materiale rotabile Metro Mare (importo del contributo Statale versato al Comune di Rimini e di spettanza di PMR).

FATTURE DA EMETTERE VERSO CONTROLLANTI PER CONTRIBUTI CONSORTILI (tutti Enti Soci)	Saldo al 31/12/2020
Esigibili entro l'esercizio:	
BELLARIA IGEA M.	1.668,52
BORGHI	40,16
CATTOLICA	4.300,88
CORIANO	640,20
GEMMANO	69,48
MISANO ADR.	1.387,12
MONDAINO	200,80
MONTESCUDO-MONTECOLOMBO	299,88
MONTEFIORE C.	40,16
MONTEGRIDOLFO	56,28
MORCIANO DI R.	1.354,88
POGGIO TORRIANA	112,56
RICCIONE	11.294,92
RIMINI	167.846,56
SALUDECIO	225,12
SAN CLEMENTE	214,28
SAN GIOVANNI IN M.	848,92
SANTARCANGELO DI R.	2.677,80
SOGLIANO AL R.	40,16
TAVOLETO	40,16
VERUCCHIO	107,28
PROVINCIA DI RIMINI	17.184,48

TOTALE	**210.650,60**

D) II .5-bis) CREDITI TRIBUTARI

Nel nostro ordinamento contabile esiste un generale divieto alla compensazione di partite (art.2423 ter, sesto comma, c.c.)

Sono tuttavia previsti in alcuni casi, molto limitati, che consentono al redattore del bilancio, di esporre le voci dell'attivo e del passivo per il loro saldo. Nello specifico ci si riferisce alla corretta esposizione dei crediti e dei debiti tributari, così come indicato dai Principi contabili OIC 25.

Il sistema tributario italiano prevede la corresponsione, durante l'anno di acconti d'imposta al fine di ravvicinare il momento in cui si verifica il presupposto d'imposta, che determina il sorgere dell'obbligazione tributaria, con il momento in cui viene effettivamente versata l'imposta dovuta. Durante l'anno vengono movimentati i conti che possono essere ricompresi nella categoria *crediti tributari* per i versamenti relativi agli acconti, mentre il debito effettivo dell'anno d'imposta, liquidato in occasione della redazione del bilancio di esercizio, è posto fra i debiti tributari. Completate tutte le registrazioni contabili necessarie per redigere correttamente il bilancio, ci si troverà perciò con più conti riferibili alla medesima obbligazione tributaria.

La compensazione tra i crediti e i debiti tributari in commento, seppur palesemente prevista dai Principi contabili, non è stata applicata.

Tale comportamento, definibile a partite aperte, è molto frequente nella prassi contabile.

A giudizio del redattore del bilancio la "mancanza" di compensazione per ciascuna imposta non determina una violazione del principio di rappresentazione "*veritiera e corretta*" tenuto conto degli opportuni chiarimenti che vengono forniti in questa parte della nota integrativa in cui si evidenziano tutte le poste che insieme a quella dei debiti tributari definiscono il saldo effettivo delle imposte dovute per ogni singolo tributo.

Esigibili entro l'esercizio

per un totale di euro 221.891, costituiti da:

- credito IVA per euro 24.348,
- crediti Irpef per euro 4.970 di cui per euro 148 per maggior versamento imposta sostitutiva TFR, per euro 482 per credito cod.1627, euro 4.340 per maggior versamento codice 1040;
- crediti per acconti su ritenute per euro 46.587 di cui euro 46.002 per ritenute su interessi ante 2000 e per euro 522 per ritenute su interessi 2019 ed euro 63 per ritenute su interessi dell'anno;
- crediti per acconti Irap per euro 19.577;
- crediti per acconti Ires per euro 70.145;
- credito per Irap chiesto a rimborso per euro 56.264.

C) II .5-quater) VERSO ALTRI

a) Esigibili entro l'esercizio per euro 35.338

Costituiti da crediti verso Regione per un totale di euro 20.273 importo relativo a rimborsi da ricevere per oneri CCNL anno 2006; altri crediti diversi per euro 2.990; crediti per euro 12.075 quale deposito cauzionale consegnato ad avvocato quale tentativo di transazione.

b) Esigibili oltre esercizio successivo per euro 1.131.769.

- Il conto crediti verso MEF a garanzia degli espropri evidenzia un saldo di euro 982.989, il conto misura il credito che vantiamo nei confronti del MEF per il deposito da noi effettuato a garanzia dei decreti d'esproprio. Il valore è relativo ai decreti d'esproprio non ancora accettati e svincolati. Tale voce di credito è bilanciata dalla voce di debito (D.14 b,) di stessa identica entità che abbiamo nei confronti degli espropriati per quanto a loro spettante e non ancora accettato e svincolato.
- Costituti da contributi in c/capitale da incassare per l'investimento di realizzazione accessi ZTL per euro 61.975; altri crediti verso Regione per progetti su qualità aria (PTTA) e altri interventi previsti da norme specifiche per euro 36.751; da crediti in sofferenza per euro 50.054, posta che comprende alcuni crediti di dubbio realizzo e per la quale risulta iscritta la posta di accantonamento al fondo svalutazione crediti. Il valore è diminuito rispetto al 2019 a causa di uno stralcio di credito inesigibile verso Embassy per euro 3.454.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	18.228	(16.559)	1.669	1.669	-
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	291.207	733.800	1.025.007	1.025.007	-
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	219.477	2.414	221.891	221.891	-
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	1.161.305	5.802	1.167.107	35.338	1.131.769
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	1.690.217	725.457	2.415.674	1.283.905	1.131.769

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

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

Area geografica	ITALIA	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	1.669	1.669
Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	1.025.007	1.025.007
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	221.891	221.891
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	1.167.107	1.167.107
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	2.415.674	2.415.674

Non vi sono crediti in valuta.

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

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

Disponibilità liquide

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	7.814.231	(4.850.607)	2.963.624
Denaro e altri valori in cassa	1.469	(126)	1.343
Totale disponibilità liquide	7.815.700	(4.850.733)	2.964.967

Ratei e risconti attivi

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

La voce di euro 16.245 si riferisce unicamente a risconti attivi.
Essa si riferisce a quote di costi di competenza dell'esercizio successivo che hanno già avuto la loro manifestazione numeraria.

Il saldo di bilancio è composto da costi vari quali:
- assicurazioni per euro 3.958
- canoni concessione e licenze annuali software per euro 7.613
- manutenzioni per euro 1.869
- utenze varie per euro 516
- abbonamenti giornali - libri riviste per euro 1.710
- consulenza su sicurezza e sanità euro 479
- spese di pubblicità euro 65
- altri per euro 35

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti attivi	31.569	(15.324)	16.245
Totale ratei e risconti attivi	31.569	(15.324)	16.245

Oneri finanziari capitalizzati

Nel corso dell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari alle voci iscritte all'attivo dello stato patrimoniale (art. 2427, co. 1, n. 8, cod. civ.).
A titolo informativo si riferisce che in precedenti esercizi e precisamente negli anni dal 2008 al 2017 sono stati imputati oneri finanziari per euro 642.445 unicamente alla voce riferita alle immobilizzazioni in corso inerenti all'infrastruttura di Metro Mare.
La società ha rispettato le condizioni previste dall'OIC 16 necessarie per la capitalizzazione degli oneri finanziari a incremento del costo delle immobilizzazioni materiali:
- la capitalizzazione si riferisce agli interessi passivi sostenuti per capitali presi a prestito specificatamente per l'acquisizione delle immobilizzazioni;
- gli interessi capitalizzabili sono soltanto quelli maturati durante il "periodo di costruzione";
- il finanziamento è stato realmente utilizzato per la realizzazione dell'opera iscritta tra le immobilizzazioni materiali.

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

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

Il capitale sociale, pari ad euro 10.833.607, sottoscritto e interamente versato; esso non è suddiviso in quote dal valore nominale unitario.

Il Capitale Sociale della Società come trasformata, con decorrenza 01 giugno 2015 (atto notarile rep. n. 26877 racc. n. 17435) dall'Assemblea straordinaria del 12.05.2015, deriva dall'ex capitale di dotazione ed ammonta ad euro 10.833.607 ed è suddiviso in quote di partecipazione (come da prospetto allegato) tra i 22 Enti Locali consorziati, ai sensi dell'art. 2468 del c.c.

Nel patrimonio netto è presente Riserva legale per euro 163.840 costituita da destinazione utile 2016 per euro 29.643, destinazione utile 2017 per euro 37.495, destinazione utile 2018 per euro 96.702.

Nel patrimonio netto è presente Riserva straordinaria per euro 2.439.702 costituita per euro 602.375 dal residuo della destinazione dell'utile 2016 (già al netto delle quote consortili di partecipazione liquidate per recesso dal consorzio dei Comuni di Gabicce, Savignano sul Rubicone e dell'Unione di Comuni della Valmarecchia e dalla copertura delle perdite 2017 riportate) e per euro 1.837.327 a seguito di destinazione dell'utile dell'esercizio 2018.

CAPITALE SOCIALE DI PMR SRL CONSORTILE

	ENTE SOCIO	CAPITALE SOCIALE AL 31.12.2020	% QUOTA DI PARTECIPAZ. AL 31.12.2020
1	Bellaria - Igea Marina	85.949,38	0,793
2	Borghi	2.030,46	0,019
3	Cattolica	221.180,11	2,041
4	Coriano	33.006,16	0,305
5	Gemmano	3.459,72	0,032
6	Misano Adriatico	71.257,54	0,658
7	Mondaino	10.332,12	0,095
8	Montescudo-Montecolombo	15.345,09	0,142
9	Montefiore Conca	2.030,46	0,019
10	Montegridolfo	2.974,75	0,027
11	Morciano di Romagna	69.542,14	0,642
12	Poggio Torriana	5.850,22	0,054
13	Riccione	581.603,69	5,368
14	Rimini	8.631.550,24	79,674
15	Saludecio	11.727,51	0,108
16	San Clemente	11.029,92	0,102

17	San Giovanni in Marignano	43.626,10	0,403
18	Santarcangelo di Romagna	137.630,79	1,270
19	Sogliano al Rubicone	2.030,46	0,019
20	Tavoleto	2.030,46	0,019
21	Verucchio	5.684,82	0,052
22	Provincia di Rimini	883.734,39	8,157
	TOTALE	10.883.606,53	100,000

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

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

Libere Vincolate per legge
Vincolate per statuto
Vincolate dall'Assemblea

Riserve	Libere	Vincolate per legge	Vincolate per statuto	Vincolate dall' Assemblea
Riserva Legale	0	163.840	0	0
Altre riserve	0	0	0	2.439.702

b) composizione della voce "Riserve di rivalutazione":

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

c) composizione della voce "Riserve statutarie"

Non esistono "Riserve statutarie".

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

Dettaglio delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
	(1)
Totale	(1)

Il totale del patrimonio risulta invariato rispetto all'anno precedente

Il Bilancio 2020 si chiude in pareggio.

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

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

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione
Capitale	10.833.607	Capitale Sociale (ex F.do di dotazione consorzio ante trasf)	B
Riserva legale	163.840	Riserva da accantonamento utili	A-B
Altre riserve			
Riserva straordinaria	2.439.702	Riserva da accantonamento utili	A-B-E
Varie altre riserve	(1)	Riserva per arrotondamento ad unità di euro	
Totale altre riserve	2.439.701		
Totale	13.437.149		

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

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
Riserva per arr.to ad unità euro	(1)
Totale	(1)

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

Essendo P.M.R. una società consortile a responsabilità limitata la normativa di riferimento e lo Statuto prevedono l'impossibilità di distribuzione degli utili d'esercizio di conseguenza il Patrimonio Netto può essere esclusivamente utilizzato a copertura delle perdite d'esercizio o distribuito a seguito di scioglimento della Società.

Fondi per rischi e oneri

Sono istituiti a fronte di oneri o debiti di natura determinata e di esistenza probabile o già certa alla data di chiusura del bilancio, ma dei quali, alla data stessa, sono indeterminati o l'importo o la data di sopravvenienza.
Gli stanziamenti riflettono la miglior stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

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

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	1.461.904	1.461.904
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	433.643	433.643
Utilizzo nell'esercizio	240.134	240.134
Totale variazioni	193.509	193.509
Valore di fine esercizio	1.655.413	1.655.413

DETTAGLIO FONDI PER RISCHI E ONERI:

- Il Fondo vertenze legali di euro 80.788 ha subito variazioni in diminuzione di euro 8.178 per l'utilizzo nel saldo delle competenze per assistenza in giudizio nel fallimento APTS.
- Il Fondo oneri per anomalie applicazione contratto con Gestore TPL non è variato e presenta un saldo di euro 100.000.
- Il Fondo oneri aggiuntivi ATG presenta un saldo di euro 102.238 e non è stato movimentato.
- Il Fondo per lavori di adeguamento scarico industriali e rifacimento cisterne del deposito officina di Via C.A. Dalla Chiesa è stato utilizzato nel 2020 per euro 231.956 e presenta un saldo finale di euro 3.044.
- Il fondo rischi per eventuale indennizzo del minor valore di cessione a Start della Palazzina di V.le C.A. Dalla Chiesa 38 di euro 385.700 non ha subito variazioni.
- Il fondo oneri e rischi di euro 550.000 costituito nel 2019 (200 mila per maggior oneri ed euro 350 mila per mancata locazione) per far fronte al ritardo nell'affidamento della struttura TRC ed allo slittamento del servizio definitivo TPL Metro Mare aggravato anche dalla situazione emergenziale creatasi per la pandemia non ha subito variazioni.
- Si è proceduto ad accantonare un fondo di euro 433.643 per oneri di manutenzione ciclica e periodica relativi ad interventi necessari all'impianto filoviario ed al complesso industriale di Via C.A. Dalla Chiesa di natura certa, di esistenza probabile, di ammontare attendibilmente stimato e di data di sopravvenienza indeterminata (2021-2022).

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	161.316
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	33.516
Utilizzo nell'esercizio	14.388
Totale variazioni	19.128
Valore di fine esercizio	180.444

Il valore del Fondo TFR al termine dell'esercizio è conforme a quanto dovuto al personale, l'accantonamento è stato calcolato nel rispetto delle leggi, del contratto di lavoro aziendale e per quanto non previsto dal C.C.N.L. di settore.
Nel prospetto di bilancio il credito per acconti imposte su TFR di euro 103.983 è esposto in diretta diminuzione del fondo stesso, che vanta un saldo al 31/12 /2020 di euro 284.426.

A seguito della riforma della previdenza complementare (D. Lgs 252/2005; Legge 296/2006, articolo 1, commi 755 e seguenti e comma 765) l'importo indicato nella colonna "Accantonamenti" non comprende le somme versate alle forme pensionistiche complementari o al "Fondo di tesoreria INPS".

Debiti

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

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

Variazioni e scadenza dei debiti

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

La società ha un debito verso istituti di credito superiore a 5 anni relativo ad un mutuo ipotecario con scadenza al 31/12/2031 di cui la quota capitale eccedente i 5 anni, sulla base del piano d'ammortamento in essere, risulta di euro 3.808.879.

Si analizzano di seguito le singole voci, evidenziando i principali accadimenti e le variazioni che le hanno interessate, inclusa la relativa scadenza.
Si evidenzia che nel 2019 era stato inserito alla voce Debiti verso banche esigibili oltre l'esercizio successivo anche la parte del debito verso banche esigibili entro l'esercizio. Al fine di avere dati confrontabili tra gli esercizi si è proceduto ad aggiornare la contabilità e la relativa tabella di confronto.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Debiti verso banche	11.084.323	(475.518)	10.608.805	1.497.330	9.111.475
Acconti	1.778.205	2.440.825	4.219.030	101.410	4.117.620
Debiti verso fornitori	1.464.597	1.832.744	3.297.341	3.297.341	-
Debiti verso controllanti	55.375	124.512	179.887	179.887	-
Debiti tributari	121.312	(9.300)	112.012	112.012	-
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	43.443	(15.972)	27.471	27.471	-
Altri debiti	1.085.542	5.746	1.091.288	108.299	982.989
Totale debiti	15.632.797	3.903.037	19.535.834	5.323.750	14.212.084

Nel 2019 la società, come autorizzata dall'Assemblea, ha contratto, ai fini di garantire la necessaria liquidità per l'acquisto del materiale rotabile MetroMare, un finanziamento garantito da titoli per euro 4.500.000 con scadenza 11.11.2024. Il debito residuo al 31/12/2020 è pari ad euro 4.024.482 di cui entro esercizio successivo euro 968.941 e oltre esercizio successivo euro 3.055.541.

Si fa presente che per la quota di debito verso banche con scadenza entro l'esercizio successivo è in fase di trattativa con l'istituto di credito la concessione di una moratoria di 12 mesi.

La voce D6**)** "Acconti" di euro 4.219.230 è composta:

- da acconti esigibili entro esercizio successivo per euro 101.410 la cui voce più rilevante è relativa alla caparra confirmatoria su contratto preliminare vendita terreno di via Rubicone che incide per euro 100.000.
- da acconti su contributi c/investimento oltre l'esercizio successivo per realizzazione Metro Mare per euro 4.117.620 la cui voce ha subito un incremento nel 2020 di euro 2.340.825 per i contributi che lo Stato, per il tramite del Comune di Rimini, ha versato o impegnato per l'acquisto dei mezzi Metro Mare.

Il saldo della voce al 31.12.2020 di euro 4.117.620 è relativo alle quote di contribuzione ricevute:
- da Stato per euro 2.340.825 relative all'acconto sulla fornitura del materiale rotabile non ancora terminato;
- da Regione Emilia Romagna per euro 1.369.988 relative all'acconto sulla fornitura del materiale rotabile non ancora terminato;
- da Provincia di Rimini per euro 286.220 quale contributo sulla seconda e terza tratta TRC non ancora terminate;
- da Comune di Misano per euro 48.234 quale contributo sulla seconda e terza tratta TRC non ancora terminate;

- da Comune di Cattolica per euro 72.353 quale contributo sulla seconda e terza tratta TRC non ancora terminate;

Tali acconti alla conclusione dell'opera verranno girati alla posta di risconto passivo da utilizzarsi nel corso degli anni per sterilizzare parte dell'ammortamento dell'opera.
Segue prospetto dei contributi per l'opera TRC erogati dagli enti realizzatori e finanziatori a tutto il 31/12/2020,

TOTALE ACCONTI PER CONTRIBUTI C/INVESTIMENTI AL 31.12.2020

	STATO	Comune Rimini	Comune Riccione	Provincia Rimini	REGIONE E.R.	Comune Misano	Comune Cattolica	TOTALE
Valore inizio esercizio	0	0	0	286.220	1.369.988	48.234	72.353	1.776.795
Incrementi dell' anno	3.167.157	0	0	0	0	0	0	3.167.157
Totale	3.167.157	0	0	286.220	0	48.234	72.353	4.943.952
Decrementi per appostazione a risconti passivi	(826.332)	0	0	0	0	0	0	(826.332)
TOTALE	2.340.825	0	0	286.220	1.369.988	48.234	72.353	4.117.620

La voce D7) "debiti verso fornitori" per un totale di euro 3.297.341 sono tutti con scadenza entro i dodici mesi ed espressi in valuta di conto e comprensivi dell'importo delle fatture da ricevere.
Le voci più rilevanti sono relative a:

- debiti verso Kiepe Electric euro 2.669.319 per acconti su fornitura mezzi Metro Mare;
- debiti verso Hera euro 3.663 relativi principalmente a utenze;
- debiti verso Start Romagna SpA euro 260.916 relativi a saldo lavori e servizi di ausilio al collaudo Metro Mare per 20.000 e manutenzioni straordinarie officina e filovia per euro 240.916;
- debiti verso Colas Italia SpA euro 118.586 per attività di assistenza su collaudo Metro Mare;
- debiti verso Eco demolizioni Srl euro 1.500 per servizi di reperibilità su piano neve tracciato Metro Mare;
- debiti verso M.G. Mancini Guido Snc euro 3.298 quale saldo fpo di recinzione a seguito di modifica rotatoria RN-Fs Metro Mare;
- debiti verso Randstad Italia SpA euro 11.255 per prestazioni lavoro interinale;
- debiti verso E-Distribuzione per spostamenti sottoservizi euro 6.946;
- debiti verso Edita Srl euro 1.110 per canoni dominio e back office sito internet PMR;
- debiti per utenze TIM Spa per telefonia euro 4.208;
- debiti verso Vetreria Bellariva Snc euro 919 per fornitura vetri stratificati pensiline TPL;
- debito verso Serigrafie il Mago per adesivi fermate euro 4.532;
- debiti verso Tiraferri srl per pulizie euro 3.939;
- debiti verso Project Automation per manutenzione impianti ausiliari Metro Mare euro 27.461;
- debiti verso Provesi euro 15.261 per manutenzione ascensori infrastruttura Metro Mare;
- debito verso Fucci Mario e Ferramenta Fucci 2.0 euro 1.406 per materiale consumo squadra manutenzione;
- debito verso Edil Sagea euro 1.500 per sistemazione cancello PCC Metro Mare;
- debiti Tam Servizi euro 10.640 per manutenzione pensiline fermate TPL;
- debiti verso Chiari euro 4.332 per fornitura hardware e ricambi;
- altri debiti vari di minor valore per un totale di euro 17.630;
- fatture da ricevere euro 173.734 di cui le più rilevanti da Start Romagna SpA per euro 73.076 inerenti ad attività di collaudo Metro Mare e lavori di riqualificazione ristoro deposito; euro 11.157 per lavoro interinale e lavorazione buste paghe da Randstad e Romagna Servizi; euro 7.293 per manutenzioni varie da Coopservice-CNS-TAM-Ponzi-Antonioli e Vetreria Bellariva; euro 9.739 per utenze da SGR-Enel-Hera-Telecom; euro 22.100 per compensi Collegio Revisori; euro 30.789 per servizi vari Metro Mare da Coop 134-Edil Sagea-Provesi-Nuova Cei-Project Automation- IMQ; euro 8.455 per consulenze tecniche e sicurezza Valeri-Cingolani; euro 369 per canoni vari da TIM; euro 1.243 per buoni pasto elettronici da Edenred; euro 6.000 per prestazioni per iniziative promozionale da Moab; euro 3.332 per registrazione contratto di locazione AMR; varie e servizi residuali per euro 181.

Voce D11) "Debiti verso controllanti"

La voce di debiti verso controllanti di euro 179.887 è costituita da debiti per interessi su capitale di dotazione Comune di Riccione per euro 35.766, contributi trasporto veicoli atipici euro 3.096, debito Comune di Rimini per maggior versamento contributi consortili 2019 per euro 141.023.

Nel nostro ordinamento contabile esiste un generale divieto alla compensazione di partite (art. 2423 ter, sesto comma, c.c.)
Sono tuttavia previsti in alcuni casi, molto limitati, che consentono al redattore del bilancio, di esporre le voci dell'attivo e del passivo per il loro saldo. Nello specifico ci si riferisce alla corretta esposizione dei crediti e dei debiti tributari, così come indicato dai Principi contabili OIC 25.
Il sistema tributario italiano prevede la corresponsione, durante l'anno di acconti d'imposta al fine di ravvicinare il momento in cui si verifica il presupposto d'imposta, che determina il sorgere dell'obbligazione tributaria, con il momento in cui viene effettivamente versata l'imposta dovuta. Durante l'anno vengono movimentati i conti che possono essere ricompresi nella categoria crediti tributari per i versamenti relativi agli acconti, mentre il debito effettivo dell'anno d'imposta, liquidato in occasione della redazione del bilancio di esercizio, è posto fra i debiti tributari. Completate tutte le registrazioni contabili necessarie per redigere correttamente il bilancio, ci si troverà perciò con più conti riferibili alla medesima obbligazione tributaria.
La compensazione tra i crediti e i debiti tributari in commento, seppur palesemente prevista dai Principi contabili, non è stata applicata.
Tale comportamento, definibile a partite aperte, è molto frequente nella prassi contabile.
A giudizio del redattore del bilancio la "mancanza" di compensazione per ciascuna imposta non determina una violazione del principio di rappresentazione "veritiera e corretta" tenuto conto degli opportuni chiarimenti che vengono forniti in questa parte della nota integrativa in cui si evidenziano tutte le poste che insieme a quella dei debiti tributari definiscono il saldo effettivo delle imposte dovute per ogni singolo tributo.
La voce debiti tributari di euro 112.012 è costituta per euro 17.822 da irpef trattenuta e da versare e imposte di bollo, quanto ad euro 60.000 da Ires dell'esercizio da versare, per euro 34.190 da Irap dell'esercizio da versare. Il versamento delle imposte verrà effettuato tenendo conto della possibile compensazione dei crediti verso erario utilizzabili a tal fine.

La voce debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale per euro 27.471;

La voce "Altri debiti" entro l'esercizio di euro 108.299 è così composta: clienti conto deposito cauzionali per euro 860 da cooperativa La Romagnola per cauzione locazione via Coletti; debiti diversi per euro 4.610; deposito cauzionale da Eco demolizione per 1.850; debito verso Ministero infrastrutture per CCNL euro 3.192; debito verso dipendenti per stima premio dipendenti e dirigente per euro 48.892; debito verso dipendenti per ferie non fruite euro 48.895.

Suddivisione dei debiti per area geografica

L'area in cui opera la Società è prevalentemente di carattere sovra-provinciale cui appartiene sostanzialmente la compagine Sociale.
Risultano comunque di notevole rilevanza i debiti nei confronti della società che ha fornito il materiale rotabili per Metro Mare con sede in Germania.

Area geografica	ITALIA	GERMANIA	Totale
Debiti verso banche	10.608.805	-	10.608.805
Acconti	4.219.030	-	4.219.030
Debiti verso fornitori	628.022	2.669.319	3.297.341
Debiti verso imprese controllanti	179.887	-	179.887
Debiti tributari	112.012	-	112.012
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	27.471	-	27.471

Area geografica	ITALIA	GERMANIA	Totale
Altri debiti	1.091.288	-	1.091.288
Debiti	16.866.515	2.669.319	19.535.834

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Il totale del debito verso banche di euro 10.608.805 è costituto:

- per euro 6.584.323 ed è garantito da mutuo ipotecario sui seguenti beni immobili di proprietà:
  - terreno del deposito di Via Coletti per mq.18.718 di cui al foglio 59 particelle 651/2367/2368;
  - fabbricato di Via Coletti di cui al foglio 59 particelle 636 graffato con particelle 1895 e 1896;
  - Immobile di Via C.A. Dalla Chiesa, 40 edificato su terreno sottostante e pertinenze della complessiva superfice catastale di mq. 25.739 fg.86 particella 90, comprensivo del fabbricato industriale di cui al fg. 86 particella 90 - sub 1 graffato con il sub 3 e dell'opificio al piano terra di cui al foglio 86 particella 90 sub 2.
- per euro 4.024.482 da finanziamento acquisto mezzi rotabile Metro Mare ed è garantito da deposito titoli per euro 2.053.007 (voce B III 3).

Ratei e risconti passivi

La voce si riferisce unicamente a Risconti Passivi di natura pluriennale.
Essa si riferisce per euro 68.412.762 a contributi in conto capitale su immobilizzazioni materiali già incassati ma che concorreranno alla formazione del conto economico a parziale sterilizzazione del processo di ammortamento dei beni cui si riferiscono.
Dal saldo di euro 70.003.200 di inizio anno il conto ha visto la seguente movimentazione: - un incremento a seguito dell'incasso dei contributi in c/capitale ricevuti dallo Stato pari ad euro 826.332
- un decremento totale di euro 2.416.770 relativo a quote di storno ammortamento investimento Metro Mare per euro 2.372.189, per quote storno ammortamento bei strumentali TPL per euro 43.954 e per euro 627 relativo alla chiusura dei risconti passivi del 2019.

Nota integrativa, conto economico

I costi e i ricavi sono stati contabilizzati in base al principio di competenza indipendentemente dalla data di incasso e pagamento, al netto dei resi, degli sconti, degli abbuoni e dei premi.
I ricavi relativi alle prestazioni di servizi sono iscritti in bilancio nel momento in cui la prestazione viene effettivamente eseguita.
I ricavi e i proventi, i costi e gli oneri relativi ad operazioni in valuta, ove esistenti, sono stati contabilizzati al cambio corrente alla data di compimento della relativa operazione.

Valore della produzione

Valore della produzione

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

Non si procede alla ripartizione dei ricavi per categorie di attività in quanto la società opera solo nel campo delle prestazioni di servizi.
Rinviando alla relazione sulla gestione per un commento dettagliato del loro andamento si propone di seguito la scomposizione degli stessi per linee di prodotti/tipologia di servizi.

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

L'area in cui opera la società è esclusivamente di carattere sovra-provinciale cui appartiene, sostanzialmente, la compagine sociale.
Conseguentemente tutti i ricavi si riferiscono a tale area geografica.

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

Dato che la società consortile opera con l'esclusione di ogni fine di lucro e per conto e nell'esclusivo interesse dei Soci ed ha per oggetto sociale lo svolgimento delle attività di reperimento della disponibilità, progettazione, realizzazione, detenzione e custodia /manutenzione di beni strumentali all'esercizio TPL non produce ricavi da vendite.

A 5) Altri ricavi e proventi, costituiti da

a) Contributi in c/esercizio, comprende:

La voce Compartecipazione ad oneri TPL da Enti Locali, pari ad euro 1.264.000 è costituta dalle quote di contribuzione a carico degli Enti Soci come da tabella analitica di riparto allegata al presente bilancio. La quota di contribuzione conferma quanto previsto in fase di approvazione del Bilancio Previsionale. Si è proceduto a fatturare sino al V° bimestre 2020 ed il conguaglio del VI° bimestre verrà fatturato solo dopo l'approvazione del consuntivo.

I contributi consortili sono stati ripartiti sulla base delle quote di partecipazione.
Dato che l'importo del preventivo 2020 è stato pienamente confermato in fase di

consuntivo, nel seguente prospetto si evidenzia il contributo 2020 a carico di ciascun Ente Socio.

PROV	COMUNE	QUOTE PARTECIPAZIONE ENTI SOCI	TOTALE CONTRIBUTO ENTI SOCI 2019
ENTI SOCI			
RN	BELLARIA IGEA M.	0,793%	10.023,52
FC	BORGHI	0,019%	240,16
RN	CATTOLICA	2,042%	25.810,88
RN	CORIANO	0,305%	3.855,20
RN	GEMMANO	0,032%	404,48
RN	MISANO ADR.	0,658%	8.317,12
RN	MONDAINO	0,095%	1.200,80
RN	MONTESCUDO-MONTECOLOMBO	0,142%	1.794,88
RN	MONTEFIORE C.	0,019%	240,16
RN	MONTEGRIDOLFO	0,027%	341,28
RN	MORCIANO DI R.	0,642%	8.114,88
RN	POGGIO TORRIANA	0,054%	682,56
RN	RICCIONE	5,368%	67.851,52
RN	RIMINI	79,674%	1.007.079,36
RN	SALUDECIO	0,108%	1.365,12
RN	SAN CLEMENTE	0,102%	1.289,28
RN	SAN GIOVANNI IN M.	0,403%	5.093,92
RN	SANTARCANGELO DI R.	1,270%	16.052,80
FC	SOGLIANO AL R.	0,019%	240,16
PU	TAVOLETO	0,019%	240,16
RN	VERUCCHIO	0,052%	657,28
RN	PROVINCIA DI RIMINI	8,157%	103.104,48
TOTALE ENTI SOCI		**100,00%**	**1.264.000**

b) Altri Ricavi e Proventi per euro 4.131.107 costituito:

Affitti e locazioni attive di euro 557.321 comprendono:

- quanto ad euro 550.000 per locazione beni strumentali TPL (deposito, impianto filoviario, fermate);
- quanto ad euro 3.961 per locazione deposito di Via Coletti;
- quanto ad euro 3.360 per affitto appartamento Via Gabelli.

La voce Proventi pubblicitari per euro 74.182 è costituita dal canone per la concessione di spazi pubblicitari sulle pensiline del trasporto pubblico locale per euro 10.282 e per euro 63.900 per pubblicità e brandizzazione su pensiline fermate Metro Mare.

Indennità case cantoniere euro 995;

Rivalutazione credito per acconti imposte TFR euro 1.537;

Risarcimento danni su sinistri euro 3.900;

Sopravvenienza ordinaria attiva per euro 983.699, generata dal fatto che il fornitore che ha sostituto l'A.T.I. fallita nella fornitura del materiale rotabile Metro Mare ha riconosciuto l'importo da noi già liquidato all'ATI quale acconto sulla nuova fornitura.

Sopravvenienze attive per euro 29.950, gli importi sono relativi a:

- servizi di telefonia 2018 e 2019 erroneamente fatturati euro 24.162;
- stima contributi premio 2019 euro 4.209;
- chiusura contenzioso con tecnico arbitrale contratto di servizio TPL euro 1.400;
- residuali per euro 179.

La voce Rimborsi vari per euro 56.521 è relativa a rimborsi per euro 34.719 da Comune di Rimini per saldo lavori di riqualificazione area RN-Fs, rimborso canone imposta pubblicitaria su pensiline a Media One S.r.l. euro 16.502, rimborso utenze GIM da Media One per euro 1.492, rimborso manutenzioni straordinarie da Amir per via Dario Campana 67 euro 2.827, rimborso utenze da coop. La Romagnola per euro 611, altri rimborsi vari per euro 370.

Recupero spese giudiziarie euro 5.256.

Plusvalenze a seguito di vendita autoveicolo di servizio e plotter per euro 1.602,

La voce di ricavo quota annua di Contributi c/capitale rateizzabili (sterilizzazione quote ammortamento) per euro 2.416.144 rappresenta la quota annua di contributi c/capitale a storno ammortamento per contributi ricevuti. L'importo è relativo all'imputazione annuale effettuata a sterilizzazione dell'ammortamento dei beni interessati dal contributo.
Si è proceduto ad imputare la quota relativa ai contributi ricevuti per la realizzazione di Metro Mare per euro 2.372.189. Lo storno è stato calcolato applicando una percentuale pari a quella utilizzata per l'ammortamento finanziario dell'opera.
La differenza rispetto al preventivo è dovuta al fatto che era stato previsto di far iniziare lo storno ammortamento anche del materiale rotabile a partire dal 01/07/2020 evento che non si è verificato, la differenza è comunque controbilanciata dal minor onere dovuto all'ammortamento.

Costi della produzione

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

L'ammontare totale dei costi per materie di consumo pari ad euro 15.179. Includono carburanti per auto di servizio per euro 2.572, materiale sede uffici per euro 782, materiali di consumo per sede uffici per euro 11.504, prodotti per sanificazione e dispositivi di protezione individuali euro 321.

B 7) Per servizi

Il totale della voce di euro 797.430 è notevolmente inferiore a preventivo per il fatto che era stato previsto il funzionamento del TRC per l'intero esercizio con un onere per servizi preventivato in euro 627.400 contro un importo a consuntivo di euro 288.149. Di seguito si dettagliano le varie voci:

- Spese per utenze per euro 99.299:
  - Energia elettrica euro 63.102 di cui euro 5.547 per utenze GIM, euro 1.383 per deposito Coletti e pensiline TPL, euro 48.152 per utenze TRC relative a fermate e ascensori, euro 8.020 per sede via Dario Campana;
  - Gas e riscaldamento euro 3.831;
  - Acqua euro 1.551;
  - Spese telefoniche euro 30.815: telefonia Acantho postazione di controllo Metro Mare, telefonia mobile e centralino comprensive dei contratti di manutenzione centralino e del servizio di help desk;
    Rispetto al Preventivo vi è un minor onere di 62 mila euro dovuto principalmente alle utenze di telefonia e di riscaldamento.
- Le Spese per prestazioni tecniche TPL per euro 15.834 riguardano:
  - Progettazione lavori su rotatoria area FS euro 3.822,
  - Studio fattibilità comparto Coletti per euro 12.012.

Rispetto al Preventivo vi è un minor onere di 104 mila euro dovuto principalmente allo slittamento al 2021 degli oneri di progettazione per il comparto Coletti.

- Le Spese per prestazioni legali e notarili per euro 18.248 comprendono:
  - consulenza giuridico-amministrativa ed assistenza legale stragiudiziale, sulla base della Convenzione in essere per attività TRC e TPL euro 2.737;
  - ricorso TAR per pratica Via Coletti 2.080;
  - consulenza per ricorso euro 897;
  - vidimazione libri sociali euro 64;
  - assistenza in giudizio cause TRC euro 12.470.

  Rispetto al Preventivo vi è un minor onere di 26 mila euro dovuto principalmente al fatto che i nuovi contratti con il consulente legale prevedono un onere non più mensile ma legata alla prestazione effettuata.
- Le spese per assicurazione per euro 58.983 sono lievemente superiori al preventivo principalmente dovuto a polizza fidejussoria emessa a favore di Start per palazzina via C.A. Dalla Chiesa.
- Servizi di pulizia per euro 4.355 inferiori al preventivo.
- Le Spese per manutenzioni e riparazioni da terzi per euro 145.236, inferiori rispetto al preventivo a seguito del funzionamento ridotto del TRC, sono così dettagliate: manutenzioni autoveicoli aziendali per euro 2.453, manutenzioni impianti fissi filoviari per euro 16.719 per lavori di riqualificazione filovia area RN Fs rimborsati da Comune di Rimini, manutenzione depositi e officina per euro 34.350, manutenzioni attrezzature informatiche e macchine per ufficio per euro 9.780, manutenzione aree di fermata per euro 78.099 di cui 7.225 per riqualificazione aree fermata RN Fs rimborsate da Comune di Rimini, manutenzione uffici via Dario Campana 3.835.
- La voce Tenuta paghe e altri servizi amm.vi per euro 35.079, inferiori al preventivo, include il servizio di gestione paghe da parte di Romagna Servizi euro 3.569, il servizio di somministrazione lavoro temporaneo da Randstad Italia Spa euro 23.014 (euro 8.650 per un addetto ai servizi contabili ed euro 14.364 per due addetti dello staff TRC/Asset tecnico), spese per consulenza fiscale euro 8.368, varie per euro 128.
- Spese per attività tecniche funzionali alle fasi di ultimazione e collaudo del Sistema TRC più addendum prestate da START per euro 80.198.
- Attività di sorveglianza e controllo Metro Mare da Coop 134 euro 84.256;
- Manutenzione verde Metro Mare euro 3.400;
- Manutenzione impianto di ausilio al servizio Metro Mare euro 54.955;
- Pellicolatura bus Metro Mare euro 37.390;
- Manutenzione piattaforme elevatrici euro 4.012;
- Finitura fermata Metro Mare 14.531;
- Altre prestazioni di servizio Metro Mare 9.406
- I costi per mensa (al netto del recupero al dipendente) euro 14.413 inferiori al preventivo;
- I costi per beni non strumentali euro 809, che sono dovuti alle spese di condominio dell'appartamento di proprietà di via Gabelli;
- Gli oneri di vigilanza sedi uffici euro 849 inferiori a preventivo;
- Le spese varie per trasferte euro 1.442, inferiori al preventivo;
- Le consulenze per sicurezza e sanitarie euro 4.970, che include il compenso per il ruolo di RSPP per euro 2.964, sopralluogo e relazione annuale e Protocollo sanitario svolti da medico aziendale per euro 519, inferiori a preventivo;
- Spese postali euro 523 inferiori a preventivo;
- Oneri bancari euro 2.048 inferiori a preventivo;
- Spese di rappresentanza euro 1.747;
- Compensi collegio sindacale per euro 22.100 inferiore a preventivo;
- Compenso oneri AU per euro 29.194 inferiore a quanto preventivato;
- Rimborsi chilometrico forfettario AU euro 1.923;
- Aggiornamenti personale e convegni per euro 1.145;
- Prestazioni professionali per iniziative promozionali per euro 31.425 relative ad attività di comunicazione e promozione Metro Mare da Moab per euro 27.625 ed attività effettuate da Edita per euro 3.800;

- Consulenze per direzione per euro 19.651 relativi a prestazioni di collaborazione per progetto di comunicazione TRC.
- Spese di trasporto ed imballo e altre eruo 9.

Compensi per cariche sociali
Costituito dal compenso al A.U., dai compensi ai componenti il Collegio Sindacale (composti dal compenso per revisione legale per euro 5.460 e dall'attività di controllo per 16.640).

Compensi per cariche sociali	2019	Preventivo 2020	2020
Amministratori	35.654	35.000	29.194
Collegio Sindacale per attività di controllo	17.139	18.500	16.640
Collegio Sindacale per attività di revisione legale	5.460	5.460	5.460
	58.253	58.960	51.294

B 8) Per godimento beni di terzi per euro 99.379 inferiori a preventivo.
Sono composti da:
- euro 65.516 per canoni di locazione di Via Dario Campana 67;
- euro 26.417 per canoni manutenzione licenze software (fatturazione elettronica EasyGov, autodesk e adobe Negroni, aruba Zeitgroup, archiflow Siav, gmail Ingenjal, domini internet e backoffice Edita, sistema fortigate Tim, 3WGIS I&S, canone sass Maggioli, cisco webex cloud Ificonsulting);
- euro 6.534 per contratti di noleggio autovetture aziendali;
- euro 665 per contratti noleggio fotocopiatrici multifunzione Canon;
- euro 247 per canoni di concessioni d'uso di distributori d'acqua e codice LEI infocamere.

B 9) Costo per il Personale

B 09. Costo per il personale	2019	PREVENTIVO 2020\	2020
Salari e stipendi	463.838	450.500	419.687
Somministrazione lavoro	108.864	110.000	107.724
Indennità per trasf. a dip. forfett.	305	400	106
Oneri sociali	146.896	137.500	128.779
Trattamento di fine rapporto	35.903	33.500	30.637
Altri costi	1.029	2.000	1.502
TOTALE	756.835	733.900	688.435

Il costo del personale a consuntivo 2020 risulta essere di euro 688.435 inferiore a quanto previsto di euro 733.900 per una maternità e un utilizzo di Legge 104 non prevedibili.
La valorizzazione delle ferie residue è in linea con quanto maturato.
Il costo del personale e del Dirigente comprende il premio di risultato che per quota retribuzione e contributi è valutato in euro 54.857.

B 10) Ammortamenti e Svalutazioni

B 10. Ammortamenti e svalutazioni	2019	PREVENTIVO 2020	2020

a) Ammortamento imm.ni immateriali	6.991	8.037	6.037
b) Ammortamenti imm.ni materiali	479.111	4.037.442	2.928.752
c) Altre Svalutazioni immobilizzazioni	22.070	0	0
d) Svalutazione crediti vs utenti	0	0	0
TOTALE	508.172	4.045.479	2.934.789

Gli ammortamenti sono calcolati in base alle aliquote indicate all'inizio della presente nota integrativa. L'evoluzione dei valori per le singole categorie di cespiti è illustrata nello specifico prospetto inserito nella parte di relazione relativa alle immobilizzazioni.
La differenza rispetto al preventivo è dovuta al fatto che era stato previsto ammortizzare i mezzi Metro Mare, la differenza è controbilanciata dal minor ricavo per contributi c/impianti a sterilizzazione dell'ammortamento. L'incidenza dell'investimento Metro Mare per il 2020 è di euro 2.747.454.

B 12) Accantonamenti per oneri e rischi

Tale posta ammonta complessivamente ad euro 433.643 ed è costituita da accantonamenti per oneri di manutenzione ciclica e periodica inerenti all'impianto filoviario per euro 200.643 e del complesso industriale di Via C.A. Dalla Chiesa per euro 233.000, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio è indeterminata la data della sopravvenienza.

B 14) Oneri diversi di gestione

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

B 14 ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2019	PREVENTIVO 2020	2020
Imposte comunali immobili	10.272	13.000	10.618
Altre tasse non su reddito d'esercizio	78.494	24.600	31.147
Tassa proprietà mezzi trasporto	168	100	168
Minusvalenze da cessione cespiti	1.108	0	0
Sopravvenienze passive	3.303	0	12.782
Altri oneri diversi di gestione	16.042	15.300	7.210
TOTALE	109.387	53.000	61.925

Il maggior onere rispetto al preventivo è dovuto principalmente a sopravvenienze passive costituite da maggior imposte sul reddito per euro 3.999, maggior oneri per manutenzione impianti d'ausilio Metro Mare 2019 per euro 5.885, sopravvenienza su stima contribuzione

servizi TPL per euro 1.212, canoni da Agenzia del demanio 2019 per euro 463, bollo autoveicolo aziendale 2017 per euro 229, canoni vari 2019 per euro 678, altre varie per euro 316.

Proventi e oneri finanziari

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

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

- Debiti verso banche per euro 273.816
- Altri euro 19

C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI

	2019	PREVENTIVO 2020	2020
16) Altri Proventi Finanziari	5.761	0	3.698
17) Interessi e altri oneri finanziari - Altri	(170.847)	(270.599)	(273.835)
TOTALE	(165.086)	(270.599)	(270.137)

I proventi finanziari si riferiscono prevalentemente agli interessi incassati su restituzioni depositi cauzionali e su depositi di indennità di esproprio oltre che su titoli immobilizzati.
Gli oneri finanziari sono relativi agli interessi sul mutuo Iccrea per euro 161.316 e sulla linea di credito di Credit Agricole per euro 112.500 e su altri per euro 19.

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

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

In ottemperanza del disposto dell'art.2427 comma 1 n.13 a giudizio dell'Organo Amministrativo esistono i seguenti elementi di ricavo che possono definirsi di entità o incidenza eccezionali.
Tra le sopravvenienze attive l'importo di euro 983.699 è generato dal fatto che il fornitore che ha sostituito l'A.T.I. fallita nella fornitura del materiale rotabile MetroMare ha riconosciuto, in fase di trattativa, l'importo da noi già liquidato all'ATI quale acconto sulla nuova fornitura.

In ottemperanza del disposto dell'art.2427 comma 1 n.13 a giudizio dell'Organo Amministrativo esistono i seguenti elementi di costo che possono definirsi di entità o incidenza eccezionali.
La voce B12 "accantonamenti per oneri e rischi" comprende accantonamenti effettuati per oneri di manutenzione ciclica e periodica relativi all'impianto filoviario per euro 200.643 e del complesso industriale di Via C.A. Dalla Chiesa per euro 233.000.

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

IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE NON CONTABILIZZATE - MOTIVAZIONI

Le attività per imposte anticipate non sono state contabilizzate in quanto non vi è la ragionevole certezza del loro recupero.
Le passività per imposte differite non sono state contabilizzate in quanto esiste scarsa probabilità che il debito insorga.

IMPOSTE DI ESERCIZIO

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

Le variazioni fiscali in aumento ed in diminuzione hanno rettificato il risultato prima delle imposte, determinando un imponibile IRES di euro 250.004, già abbattuto per l'80% dall'utilizzo di perdite pregresse, che assoggettato all'aliquota ordinaria del 24% determina un'imposta di euro 60.000

Mentre l'IRAP è stimata per euro 34.190 calcolata sul valore della produzione netta pari a euro 876.667.

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

Quale costo per IRAP 2020 è stato imputato un valore stimato di euro 34.190.
La tabella seguente esplica la differenza tra gli oneri fiscali teorici per IRAP 3,90% ed il carico fiscale effettivamente riscontrabile a bilancio, come suggerito dall' OIC 25.

Differenza tra Valore e Costi della Produzione	364.327
Costi non rilevanti ai fini IRAP	1.122.078
Imponibile Teorico	1.486.405
Onere Teorico	57.970
Variazioni in diminuzione	
Inail, Apprendisti, Cuneo fiscale e altri sgravi	686.933
Ammortamenti fiscali eccedenti	
Altre variazioni in diminuzione	
Totale variazioni in diminuzione	686.933
Variazioni in aumento	
Compensi amministratori	29.194
Ammortamento fiscali non deducibili	
Imposta comunale Sugli Immobili	10.618
Altre variazioni in aumento stimate	20.000
Totale variazioni in aumento	59.812
Reddito imponibile IRAP di competenza	859.284
IRAP di competenza	33.512
IRAP Stimata in conto economico	**34.190**

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

Quale costo per IRES 2020 è stato imputato un valore stimato di euro 60.000.
La tabella seguente esplica la differenza tra gli oneri fiscali teorici per IRES 24% ed il carico fiscale effettivamente riscontrabile a bilancio, come suggerito dall' OIC 25.

Differenza tra Valore e Costi della Produzione ante imposte	94.190
Onere fiscale teorico 24%	22.606
Variazione in aumento dell'imponibile	
Plusvalenze patrimoniali	645.336
Imposte indeducibili	11.267
Redditi fabbricati non strumentali	3.360
Accantonamento fondo oneri e rischi	433.643
Svalutazioni e sopravvenienze passive	12.782
Manutenzione eccedenti limite	
Altre variazioni in aumento stimate (autovetture, acc.to previdenza	
Complementare eccedente, telefoniche)	48.000
Totale variazioni in aumentno	1.154.388
Variazioni in diminuzione dell'imponibile	
Canoni di locazione fabbricati non strumentali	0
Totali variazioni in diminuzione	0
Reddito imponibile IRES di competenza	1.248.578
Utilizzo perdite fiscali esercizi precedenti 80 % imponibile	249.716
IRES di competenza	59.931
IRES stimata in conto economico	**60.000**

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

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

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

I compensi, le anticipazioni e i crediti concessi agli amministratori e sindaci vengono rappresentati nei seguenti prospetto.

Compenso agli Amministratori
Il costo relativo all'Organo amministrativo è costituito dal compenso all'Amministratore Unico per euro 29.194

Compensi al Collegio Sindacale
Gli emolumenti del Collegio sindacale sono pari ad euro 16.640.

Compensi al revisore legale o società di revisione

Gli emolumenti per la funzione di revisione legale, attribuite al Collegio legale come previsto dalla delibera dell'Assemblea dei Soci, ammontano ad euro 5.460.

Categorie di azioni emesse dalla società

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

Titoli emessi dalla società

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

Dettagli sugli altri strumenti finanziari emessi dalla società

La società non ha emesso strumenti finanziari partecipativi.

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

Ai sensi del D.Lgs n.139/2015 che ha modificato la struttura del bilancio con decorrenza dal 1° gennaio 2016, i conti d'ordine non vanno più evidenziati nel prospetto di bilancio.
Di seguito si riportano le informazioni di cui all'art. 2427 comma 1 n.9 del Codice Civile.

CONTI D'ORDINE	Saldo al 31/12 /2019	Saldo al 31/12 /2020
RISCHI ASSUNTI		
Fideiussioni prestate	205.199	205.199
GARANZIE RICEVUTE DA TERZI		
Fideiussioni ed altre garanzie da terzi	16.001.794	16.001.794
IMPEGNI ASSUNTI		
Impegni contrattuali	17.226.680	5.701.749
BENI DI TERZI PRESSO L'AZIENDA	920	460
TOTALE	33.434.593	21.909.202

Fideiussioni prestate per euro 205.199:
- fideiussione a RFI relative a sottopasso pedonale "La Spezia" Km 115+140 linea BO-LE per euro 5.199:
- fideiussione a Start Romagna per eventuale indennizzo in caso di sopravvenuta minusvalenza nel valore della sede di Viale Dalla Chiesa 38 per euro 200.000.

Fideiussione ed altre garanzie ricevute da terzi per euro 16.001.794:
- progettazione ed esecuzione TRC ATI ICI, Teknosonda e Alpiq euro 918.792;
- fornitura mezzi su gomma TRC APTS BV euro 510.750;
- progettazione, fornitura, posa e collaudo mezzi ausiliari TRC Project Automation euro 60.641;
- servizi di trasporto Tpl Alta Valmarecchia Valmabus euro 12.000;
- servizi di trasporto a chiamata "Valconca" Merli euro 8.000;
- locazione deposito via Coletti Coop La Romagnola euro 2.582;
- utilizzo spazi pubblicitari su pensiline Media One euro 5.000;
- fornitura e posa in opera pensiline TPL ad Emmea Trade & Service per euro 11.260;
- fornitura e posa in opera sistemi di protezione elettrica tra TRC ed RFI. Colas euro 1.975;
- affidamento coop. 134 servizi di pulizia, manutenzione tracciato Metro Mare euro 16.755;
- ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture SpA - Teknosonda - Colas Rail Ialia SpA copertura assicurativa indennità decennale RCT Metro Mare 1° stralcio Rimini FS - Riccione FS euro 14.000.000;
- Kiepe Electric Srl polizza fideiussoria a garanzia del pagamento di componenti constatati in fabbrica, ma non ancora consegnati, pari al corrispettivo erogato per euro 427.091;
- VIS Mobility Srl polizza fideiussoria a garanzia della fornitura e posa in opera segnaletica orizzontale, verticale e complementare funzionale all'esercizio Metro Mare per euro 26.948.

Impegni Contrattuali per euro 5.701.749:
- compromesso per acquisto aree in fregio, case cantoniere ed espropri per realizzazione Metro Mare con R.F.I. ANCONA euro 1.341.832;
- affidamento lavori di spostamento portale armo ferroviario per Sottopasso Metro Mare "Bellini" Comune Riccione a R.F.I. ANCONA euro 242.000;

- affidamento lavori per sistemazione definitiva impianti ferroviari a seguito di modifiche del BACC sulla linea ferroviaria Rimini - Riccione RFI Ancona per euro 699.221;
- atto integrativo per spostamento interferenze tra Metro Mare e linea ferroviaria BO-AN con R.F.I. BOLOGNA 2^ e 3^ tranche euro 1.650.000;
- contratto di appalto per progettazione e posa in opera sistemi di ausilio all'esercizio del Sistema del Metro Mare con Project Automation, incluso Addendum per varianti e oneri aggiuntivi euro 392.976;
- acquisizione magazzino ricambi quale kit necessario alla gestione in loco dell'attività manutentiva relativa al contratto di appalto per progettazione e posa in opera sistemi di ausilio all'esercizio del Sistema del Metro Mare con Project Automation, euro 240.461;
- atto integrativo contratto per fornitura veicoli e progettazione sistema di guida con ATI Van Hool e Vossloh Kiepe per fornitura mezzi Metro Mare comprensivo dell'atto di transazione per penali ritardata consegna e maggiori oneri in fase di collaudo euro 712.273;
- incarico di collaudatore tecnico-funzionale dell'appalto relativo ad impianti di ausilio all'esercizio di regolamentazione della circolazione nelle tratte a singola via di corsa del sistema Metro Mare euro 3.851;
- incarico di Direzione Operativa Sistemi di ausilio all'esercizio del Metro Mare per euro 44.154;
- convenzione per valutazione clima acustico prodotto da realizzazione Metro Mare con ARPAE euro 40.138;
- contratto di affidamento attività tecnica funzionale alle fasi di ultimazione e di collaudo del sistema Metro Mare euro 54.900
- contratto per servizi professionali per l'apertura al pubblico del sistema Metro Mare euro 6.240;
- incarico per la predisposizione della documentazione tecnica per l'avvio dell'accordo di programma "comparto Coletti - Metro Mare" euro 34.194:
- incarichi redazione relazioni per piano particolareggiato area Via Coletti euro 30.566;
- incarico per consulenza giuridico amministrativa euro 76.115;
- incarico per difesa ed assistenza in giudizio euro 28.877;
- incarico per predisposizione elaborati volti alla presentazione istanze per assegnazione risorse realizzazione infrastrutture per sistemi di trasporto rapido di massa euro 79.551;
- incarico per analisi aspetti gius-contabili, amministrativi e fiscali sulla convenzione tra PMR e Comune di Rimini per la realizzazione seconda tratta Metro Mare Rimini FS-Fiera euro 24.400;

Beni di terzi in comodato per euro 460:

i beni di terzi in comodato per euro 460 sono relativi a distributori di caffè e mobiletti porta distributori palazzina via Dario Campana.

Informazioni sui patrimoni e i finanziamenti destinati ad uno specifico affare

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

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

In merito alle operazioni realizzate con parti correlati si dà atto che la società avendo per oggetto la realizzazione di una infrastruttura pubblica e sua successiva gestione, non opera nell'ambito di attività riconducibili ad un vero e proprio mercato commerciale di riferimento in senso privatistico.

La società nel corso dell'esercizio, sulla base degli accordi contrattuali vigenti ha intrattenuto rapporti con enti soci informati a precise condizioni e obblighi che si sono concretizzati nell'incasso di

contributi pubblici in conto capitale per quanto riguarda la realizzazione dell'investimento ed in conto esercizio per quanto riguarda il contributo consortile relativo alla copertura dei costi di esercizio.

In merito alla informativa riguardante l'esistenza di operazioni compiute con le parti correlate ove le stesse non siano state realizzate a normali condizioni di mercato o a non normali condizioni di pagamento, si ritiene di non dover segnalare alcuna operazione.

Riguardo la contribuzione ricevuta dagli Enti soci e al valore delle corrispondenti partite di credito e debito, si rinvia a quanto già ampiamente descritto a commento delle sezioni dei crediti e debiti dello stato patrimoniale

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

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio (art.2427 c.1 n.22-quater C.C.)
Maggior termine per l'approvazione del bilancio

Come già indicato in premessa per l'approvazione del presente bilancio si è fatto ricorso al maggior termine come stabilito dalla legge 26 febbraio 2021 n. 21 di conversione del decreto Milleproroghe (D. L. n. 183/2020) che ha riproposto per i bilanci di esercizio al 31 dicembre 2020 la possibilità di convocazione dell'Assemblea per l'approvazione entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, disposizione già prevista ed utilizzata dalla società per i bilanci dell'esercizio 2019 (ex art. 106 del DL 18/2020 convertito con L. 24 aprile 2020 n. 27).
Si tratta di una norma che trova la sua giustificazione nel perdurare della crisi pandemica e che ha riscritto, anche per il 2021, il calendario degli adempimenti in materia di convocazione e approvazione del bilancio di esercizio.

Emergenza epidemiologica Covid-19
Come già anticipato nel paragrafo relativo ai Principi di redazione del bilancio l'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus "Covid-19", dichiarata pandemia mondiale l'11 marzo 2020 dall'OMS, in Italia come nel resto del mondo, ha avuto ed avrà notevoli conseguenze anche a livello economico. Si ritiene di conseguenza opportuno fornire una adeguata informativa in relazione agli effetti patrimoniali economici e finanziari che la stessa potrà avere sull'andamento della nostra società.

Nello specifico, la nostra società, come soggetto proprietario di beni destinati ad un pubblico servizio, costituiti da infrastrutture essenziali per il servizio di T.P.L., da rendere disponibili al gestore attraverso l'ente regolatore, non rientra direttamente fra quelle sospese dai provvedimenti emanati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con effetto dal 23 marzo 2020, ma indirettamente per il fatto che il servizio prestato dal gestore è stato per lunghi periodi sospeso o ridotto.

L'effetto che la pandemia ha causato alla società si sintetizza nell'aver dilatato i tempi di consegna dei mezzi utili al servizio Metromare e dei relativi tempi di collaudo statico sugli stessi, eventi che hanno prodotto l'impossibilità di concludere il contratto di concessione del servizio Metromare entro i tempi preventivati con il conseguente danno economico dovuto all'impossibilità di introitare il relativo canone concessorio.

La particolare condizione di società consortile per la quale i soci risultano statutariamente impegnati alla copertura dei costi di esercizio, collocano la nostra società in ambito diverso da quello più generalmente attraversato dalla crisi economica conseguente alla emergenza sanitaria.

L'essenzialità del comparto in cui opera la società non sembra autorizzare significative incertezze sul suo futuro.

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

Non esistono in carico alla Società attività finanziarie su derivati

Informativa ai sensi dell'art. 2427 comma 22-bis C.C.
Non esistono operazioni con parti correlate concluse senza rispettare le normali condizioni di mercato.

Informativa ai sensi dell'art. 2427 comma 22-ter C.C.
Non risultano accordi economici presi al di fuori del Bilancio

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

Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Con riferimento all'art. 1 comma 125 della Legge 124/2017, la società non ha ricevuto alcuna sovvenzione.

Nota integrativa, parte finale

Dichiarazione di conformità del bilancio

"Il sottoscritto Dott. Cingolani Pierfrancesco, iscritto all'Albo dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Rimini al N. 238/A, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000 dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società"

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

L'anno **Duemilaventuno (2021)**, il giorno **22** del mese di **GIUGNO (22.06.2021)** alle ore **11.45** in Rimini, presso gli uffici di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini soc. cons. a r. l. sita in Rimini, Via D. Campana n. 67, a seguito dell'avviso di convocazione prot. n. 2168 del 25/05/2021 e dato atto delle vigenti misure in materia di distanziamento sociale finalizzate a contenere il diffondersi del COVID19, si è riunita l'Assemblea dei Soci in modalità di videoconferenza ai sensi dell'art. 13 comma 5 dello Statuto per deliberare sul seguente **Ordine del Giorno**:

***

1. Nomina Segretario verbalizzante.
2. Nomina nuovo sindaco supplente del Collegio Sindacale.
3. Approvazione bilancio consuntivo al 31.12.2020.
4. Qualificazione della società ai sensi delle principali norme applicabili alle società a partecipazione pubblica.
5. Varie ed eventuali.

***

Dei soci aventi diritto ad intervenire all'Assemblea (art. 13.1 dello Statuto) sono presenti i seguenti n. 6 rappresentanti:
(Rappresentante Permanente: RP – Rappresentante Temporaneo: RT – Sindaco: S)

1.	ALBERTO ROSSINI	RT	Comune di Misano Adriatico
2.	LUIGI SANTI	RT	Comune di Riccione
3.	GIAN LUCA BRASINI	RP	Comune di Rimini
4.	ANGELA GARATTONI	RT	Comune di Santarcangelo di Romagna
5.	ROBERTO SANDON	RT	Comune di Verucchio
6.	ALBERTO ROSSINI	RT	Provincia di Rimini

Sono presenti sempre in modalità videoconferenza i Sigg.: Roberto Lauri – Presidente del Collegio Sindacale di P.M.R.; Mariangela Passerini – Componente del Collegio Sindacale di P.M.R.; Giuseppe Cerri – Componente del Collegio Sindacale di P.M.R.; Roberto Cesarini (Comune di Riccione); Roberto D'Andrea, Roberto Lodolini, Matteo Massanelli e Sara Caspari (PMR).

***

Presiede l'Assemblea l'Amministratore Unico Stefano Giannini il quale, constatata la regolarità delle deleghe e preso atto che è presente il 95,18 % del capitale sociale, dichiara che ai sensi dello Statuto l'Assemblea è validamente costituita e atta a deliberare sugli argomenti all'ordine del giorno e riferisce delle modalità di intervento attraverso la piattaforma utilizzata per la videoconferenza. Riguardo agli interventi, precisa che è prevista la possibilità per i partecipanti di segnalare la volontà di intervenire e che verrà data possibilità di intervento seguendo un ordine cronologico.

******

Con riferimento al **punto 1 dell'Ordine del Giorno** l'A.U. Giannini propone di nominare quale segretario verbalizzante la sig.ra Sara Caspari.
FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Misano Adriatico, Riccione, Rimini, Santarcangelo di Romagna, Verucchio e il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 95,18 % del capitale sociale.
CONTRARI e ASTENUTI: nessuno.
L'ASSEMBLEA approva all'unanimità (deliberazione n. 1/2021)

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

L'A.U. Giannini passa alla trattazione del **punto 2 dell'Ordine del Giorno** ("*Nomina nuovo sindaco supplente del Collegio Sindacale.*") e, richiamando le dimissioni presentate dal dott. Pasquale Coppola e precedenti assemblee nel corso delle quali si era già posto il tema, sottopone all'approvazione dei sigg. Soci la proposta di candidatura, del dott. David Casamenti, iscritto dal 1991 all'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Rimini al n.280/A, quale nuovo sindaco supplente del Collegio Sindacale. Il nome è stato segnalato dal Sindaco di Bellaria – Igea Marina.
L'Assessore Luigi Santi chiede perché sia stato contattato in particolare il Sindaco di Bellaria-Igea Marina per la nuova nomina, se si tratti di un'iniziativa personale.
L'A.U. Giannini ricorda che la scelta dei componenti del Collegio Sindacale è di competenza dell'assemblea e riferisce che contattare il Sindaco Giorgetti è un'iniziativa legata alla propria sensibilità per dare l'opportunità ad un comune di un certo rilievo, di un'area di riferimento politico diversa da quella della Provincia e del Socio di maggioranza, di esprimere una candidatura.
Alle ore 12.20 si collega per partecipare all'Assemblea Mariano Gennari, Sindaco di Cattolica.
L'Assessore Santi si dichiara contrario alla candidatura suddetta per le modalità di selezione della figura del nuovo sindaco supplente segnalando che il Comune di Riccione non è stato coinvolto nella scelta.
Non pervenendo altri nominativi dai soci presenti, **l'Amministratore Unico** mette in votazione la nomina del dott. David Casamenti.
L'Assemblea dei Soci,
PRESO ATTO che del nominativo suggerito dal Sindaco di Bellaria-Igea Marina e fatto proprio dall'Amministratore Unico di PMR;
DATO ATTO che la nomina del Sindaco supplente era già stata oggetto di precedenti discussioni assembleari e che i Soci non avevano presentato candidature,

Delibera

- di nominare nuovo Sindaco supplente del Collegio Sindacale di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini il dott. David Casamenti, Revisore Contabile dal 1992, iscritto all'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Rimini al n.280/A dal 1991,
- di stabilire che di detta nomina venga data pubblicità attraverso il sito istituzionale di PMR nell'apposita sezione "Società Trasparente", come previsto per legge.

FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Cattolica, Misano Adriatico, Rimini, Santarcangelo di Romagna, Verucchio e il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 91,85 % del capitale sociale.
CONTRARIO: il rappresentante del Comune di Riccione - CHE RAPPRESENTA il 5,37 % del capitale sociale.
ASTENUTI: nessuno.
L' ASSEMBLEA approva a maggioranza (deliberazione n. 2/2021)

***

Con riferimento al **punto 3 dell'Ordine del Giorno** ("*Approvazione bilancio consuntivo al 31.12.2020*") l'A.U. Giannini ripercorre alcune vicissitudini legate al 2020 in particolare alcuni ritardi legati soprattutto all'emergenza pandemica. Riferisce di un leggero calo sui costi preventivati per alcune voci legate ai servizi. Sottolinea inoltre che, essendosi completata, seppur con ritardo, la fornitura dei mezzi Exquicity18, PMR ha usufruito di uno sconto finale pari all'acconto versato prima del fallimento come previsto nell'accordo contrattuale con l'azienda fornitrice dei mezzi. Illustra le motivazioni che hanno portato alla scelta di

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

accantonare il patrimonio netto di oltre 434.000 euro per i futuri investimenti e le manutenzioni necessarie soprattutto per il patrimonio di via C. A. Dalla Chiesa e per la filovia.
Riferisce altresì che a fine novembre scorso è stata collaudata l'infrastruttura Metromare e che la consegna dei 9 veicoli destinati al Metromare si è conclusa tra marzo e aprile scorsi, mentre le verifiche dell'USTIF si concluderanno nelle prossime settimane.
Prosegue illustrando l'impegno di PMR, in collaborazione con i Comuni interessati, per accedere ai finanziamenti pubblici per le nuove infrastrutture di trasporto sia per la 2^ tratta Rimini FS-Fiera sia per la tratta Cattolica-Stazione FS di Riccione sia per una nuova tratta dalla via Emilia al Centro Studi di Viserba.
Evidenzia che sebbene questi investimenti; se accolte le istanze di finanziamento, saranno tutti a carico dello Stato o comunque dell'Europa, sarà necessario per PMR acquisire una certa solidità finanziaria per le anticipazioni necessarie. Proprio in tal senso PMR sta cercando di valorizzare il proprio Patrimonio in particolare con la vendita del terreno di via Rubicone, per il quale è già stato fatto un compromesso di oltre 2,5 milioni di euro (che PMR dovrebbe incassare nel 2021), e con il progetto del cosiddetto *comparto Coletti-Metromare* in collaborazione con il Comune di Rimini che ha già convocato una conferenza dei servizi preliminare. Lascia quindi la parola al dott. Roberto Lauri, Presidente del Collegio Sindacale per commentare il bilancio in approvazione.

Alle ore 12.20 si collega per partecipare all'Assemblea Filippo Giorgetti, Sindaco di Bellaria Igea Marina.

Il dott. Lauri riferisce che il Collegio Sindacale, che ha anche la funzione di revisione, ha rilasciato la propria relazione sul progetto di Bilancio Consuntivo 2020 lo scorso 7 giugno. La relazione non ha sollevato rilievi al bilancio né all'attività di vigilanza svoltasi per lo più a distanza durante l'esercizio 2020. La relazione al bilancio è "clean", priva di rilievi. Il Collegio ha sottolineato solo 2 aspetti che possono essere caratterizzanti per il 2020 anche in considerazione di alcune deroghe normative: 1) PMR si è avvalsa legittimamente della facoltà, prevista per le società, di sospendere il pagamento della quota capitale del mutuo; 2) nel 2020 PMR ha beneficiato di una "riduzione" del corrispettivo relativo al materiale rotabile perché il nuovo raggruppamento temporaneo fornitore dello stesso ha riconosciuto a PMR il pagamento versato al precedente raggruppamento fallito.
L'Amministratore Giannini riferisce inoltre che le interlocuzioni fra tutti i soggetti coinvolti a vario titolo nell'organizzazione del trasporto pubblico locale, AMR/PMR/Start, stanno migliorando. Aggiunge che l'elemento di maggior debolezza per PMR è legato alla questione dei canoni di locazione delle infrastrutture/beni del TPL, in particolare dell'infrastruttura Metromare. Questo aspetto dovrebbe risolversi a breve poiché AMR ha sempre dichiarato che il canone per tale infrastruttura sarebbe stato riconosciuto a partire dall'avvio dell'esercizio dei veicoli Exquicity, cosa che avverrà a breve.
Lascia la parola ai Soci per eventuali osservazioni e/o richieste di chiarimenti sul bilancio.
Il Sindaco Gennari ringrazia Giannini e lo staff di PMR anche per le attività svolte insieme ai vari Comuni per ottenere i finanziamenti per la tratta sud. Prende atto del fatto che la relazione del Collegio Sindacale sia rassicurante e auspica che, anche grazie ai finanziamenti che potrebbero arrivare dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si possa dare uno scossone deciso e positivo al piano della mobilità della provincia di Rimini. Anticipa il proprio voto favorevole al Bilancio 2020 e anche che chiederà formalmente all'Amministratore Unico di potersi avvalere della professionalità dell'ing. D'Andrea per il progetto sulla mobilità della circolare interna a Cattolica.
L'Amministratore Unico Giannini, su quest'ultimo punto anticipa che si confronterà con AMR per accogliere la richiesta del Sindaco Gennari.

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

Il dott. Rossini riferisce che la relazione al bilancio descrive in maniera esauriente lo stato dei lavori in corso, che vanno dal completamento del collaudo dei mezzi ai progetti sul TPL presentanti per l'ottenimento dei finanziamenti. Sottolinea che ci sono stati alcuni ritardi, dovuti anche alla situazione epidemiologica. Auspica che al più presto possano esserci delle interlocuzioni con il Ministero, che potrebbe richiedere anche alcune integrazioni ai progetti presentati e sottolinea come PMR stia contribuendo al sistema di pianificazione del TPL tramite l'esecuzione dei progetti e la sistemazione delle fermate. Sottolinea che per la mobilità sostenibile e il miglioramento della mobilità in generale gli Enti locali debbano comunque preventivare qualche costo, anche se la spesa maggiore rimarrà a carico dello Stato.

Alle ore 12.40 si collega per partecipare all'Assemblea Gianluca Ugolini, Vicesindaco di Coriano.

L'Amministratore Unico Giannini riferisce che anche il Comune di Santarcangelo vorrebbe infrastrutture per il trasporto rapido di massa con mezzi elettrici e pertanto presenterà richiesta di finanziamento per i 4 km che collegherebbero la Fiera di Rimini alla stazione di Santarcangelo. Ricorda che occorrerà ragionare anche su nuovi collegamenti con la zona nord della Provincia, verso Bellaria, tenendo conto della peculiarità di tale territorio sempre prevedendo l'utilizzo di mezzi innovativi, ecologici e di trasporto di massa per garantire sicurezza sulle strade e diminuire l'inquinamento.

L'Assessore Garattoni coglie favorevolmente l'attenzione allo sviluppo di collegamenti tra Metromare/TRC verso ulteriori territori confermando che Santarcangelo ha chiesto di entrare nella convenzione per il prolungamento TRC/Metromare per realizzare uno sviluppo della mobilità green, in particolare della via Emilia.

L'Assessore Brasini sottolinea tante problematiche legate al TPL che negli ultimi anni si sono risolte grazie all'impegno di tutti, Soci, amministratori e tecnici e auspica che la programmazione del trasporto pubblico guardi sempre al futuro anche a lungo termine.

Anche il **Sindaco Giorgetti** coglie favorevolmente l'attenzione allo sviluppo della mobilità/trasporto verso tutti i territori della provincia e quindi anche del Comune che rappresenta. Sottolinea tuttavia le difficoltà peculiari del territorio di Bellaria-Igea Marina che è attraversato da 6 passaggi a livello ferroviari (di cui 5 al centro della città) che creano grandi barriere/ostacoli alla realizzazione di una mobilità pubblica di massa come quella realizzata nel Comune di Rimini. Si dichiara interessato a dialogare sulla questione dei collegamenti con Santarcangelo, la fiera e Viserba. Chiede pertanto a PMR un supporto fattivo nelle interlocuzioni con RFI e la regione per lo sviluppo di progetti innovativi di una metropolitana di costa. Tuttavia, ad oggi il bilancio in approvazione pesa per Bellaria, soprattutto per gli interventi fatti nella zona sud, e pertanto anticipa il proprio voto di astensione.

L'Assessore Santi chiede la parola per leggere parte di una nota inviata dal Comune di Riccione a PMR in data odierna e chiede che venga messo a verbale il contenuto integrale della nota che pertanto viene di seguito riportato:

"In via preliminare in questa sede si contesta gran parte della relazione allegata all'approvazione del bilancio in quanto formulata attraverso giudizi non oggettivi e a volte tendenziosi soprattutto per quanto riguarda l'iter di avanzamento del Metromare, sia per quanto riguarda la prima che le successive tratte.

Innanzi tutto viene acclarato il fallimento del TRC/Metromare così come pensato e progettato dagli anni 90 in poi.

Il mantenimento della Linea 11 conferma ancora una volta l'assoluta mancanza di copertura del Metromare delle parti più turistiche di Rimini e Riccione, cioè quelle a mare della linea ferroviaria.

Un fallimento annunciato di una linea che nelle previsioni doveva attrarre milioni e milioni di utenti mentre oggi sta dimostrando tutti i suoi limiti.

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

Questo punto ci porta ancora una volta ad affermare che un altro TRC era possibile ed avrebbe sicuramente portato maggiori benefici in termine di utenza, di costi di realizzazione e di valorizzazione del territorio.
Il Comune di Riccione ancora oggi come allora sottolinea l'assoluta volontà di realizzare un trasporto rapido che possa essere sempre più fruibile da residenti e turisti.
Ma come allora espresse il proprio disappunto e la propria contrarietà agli esiti progettuali poi realizzati con la tratta Rimini - Riccione, così oggi esprime dubbi secondo noi fondati sul percorso di prolungamento che non risulta in tutte le sue parti coerente con l'impostazione originaria.
I costi che PMR dovrà affrontare per la manutenzione dell'impianto filoviario da Rimini a Riccione dovevano essere ampiamente previsti proprio per i motivi sopra esposti che confermano il fallimento dell'idea originaria di TRC.
A pagina 8 la relazione al bilancio riporta un'affermazione da censurare: la mancata collaborazione e partecipazione del Comune di Riccione sulla programmazione e pianificazione nel settore del trasporto rapido di massa.
Il Comune di Riccione ha sempre espresso la propria volontà di collaborazione e di pianificazione attraverso partecipazione ad incontri, proposte, note scritte ed interventi nelle sedi opportune.
Siamo pertanto sconcertati nel vedere una relazione al bilancio che dovrebbe essere neutra e tecnica senza entrare in dibattiti politici che non riguardano il ruolo e la funzione della società.
E' grave scagliarsi così apertamente contro un socio che, pur ribadendo anche in questa sede la volontà di uscire dalla compagine societaria di PMR, è a tutt'oggi un interlocutore che ha la propria dignità e che esige rispetto.
Permane una forte preoccupazione sul mancato rispetto di un altro pilastro fondamentale previsto nella delibera CIPE, derivante dalla legge originaria 211/92, e cioè la mancata adozione di un sistema tecnologico innovativo quale doveva essere quello a controllo ottico o magnetico.
Ricordiamo che questo era uno dei presupposti fondamentali per la concessione del contributo CIPE.
Oggi ci troviamo davanti ad un semplice filobus peraltro non ancora attivato in versione definitiva.
Leggiamo poi che sono stati "risparmiati" quasi 3 milioni di euro di un'opera (primo TRC) che comunque è costata quasi 10 milioni a km per un semplice filobus (ad oggi solo a metano)!
Dove sono finiti questi risparmi visto che nella relazione al bilancio si parla di "interventi di inserimento ambientale ed urbanistico e di armonizzazione del tessuto e di mitigazione ambientale"?
Questo non conferma le gravi mancanze su questi aspetti di questa infrastruttura?
Sarebbe stato necessario allegare ai documenti di bilancio anche le singole voci di intervento per una maggiore trasparenza ....
Per quanto riguarda la seconda tratta del TRC ribadiamo la macroscopica violazione dell'accordo di programma in quanto su questa tratta il Comitato di Coordinamento non si è mai espresso.
Per quanto riguarda la terza tratta si parla di accordo di programma del 2008 evitando di sottolineare che questo atto portava ad un proseguimento del TRC accanto all'asse ferroviario.
Quindi non c'è stata alcuna conferma da parte delle Amministrazioni di Misano e Cattolica dell'accordo del 2008 tanto che queste due amministrazioni hanno dovuto in fretta e furia ratificare attraverso una delibera di consiglio comunale il nuovo tracciato.
Le due amministrazioni hanno fatto una convenzione ex art. 30 Tuel e non il proseguimento dell'accordo di programma ampiamente disatteso!
A pagina 22 si dà una notizia tendenziosa e cioè il diniego del Comune di Riccione ad una riqualificazione della linea filoviaria esistente: tutto ciò non corrisponde a verità visto che il nostro Comune ha sempre avanzato proposte ed idee per il miglioramento e la riqualificazione della linea filoviaria esistente.
Chi sostiene questo in termini assoluti sta solo facendo politica e non sta rispettando il ruolo e la dignità degli enti.
Il Comune di Riccione conferma le proposte fatte e la volontà di vedere realizzato il prolungamento del Metromare fino a Cattolica: come è stata data dignità ed ascolto alle soluzioni espresse dai Comuni di Cattolica e Misano così devono essere ascoltate anche le istanze del Comune di Riccione e i dubbi espressi sia sul percorso all'interno del nostro Comune sia sull'Hub Stazione su cui il Comune di Riccione ha avanzato una proposta risolutiva che affronta in modo positivo il nodo trasportistico.

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

Da ultimo ci rivolgiamo a tutti i soci ed ai revisori dei conti per evidenziare un evento che non è stato inserito nel Bilancio di PMR: il procedimento di rilascio del deposito in Via Lombardia a Riccione su cui l'amministratore unico si esprime all'inizio della sua relazione.
L'origine è avvenuta con provvedimento del Comune di Riccione del 15/07/2019 e la comunicazione a PMR di richiesta pagamento canoni arretrati di Euro 300.939,48 a titolo di indennità senza titolo è dell'08/07/2020.
Come mai questo procedimento non è stato inserito nella relazione al bilancio? I soci conoscono questa passività potenziale futura?
Sono stati posti gli opportuni accantonamenti a bilancio?
I revisori conoscono questa vicenda?
Hanno consigliato un accantonamento prudenziale?
Per i motivi sopra esposti non possiamo che esprimere una valutazione fortemente negativa sia al Bilancio di PMR che alla relazione dell'Amministratore Unico."
Finita la lettura, L'arch. Cesarini sottolinea che AMR, come sentito nella mattinata, non pagherà i canoni fino a quando l'opera non sarà completamente collaudata. Nella relazione al bilancio si legge che una parte di responsabilità del mancato collaudo sia del Gestore, cioè di Start, che è in regime di prorogatio. Chiede se qualcuno sarà chiamato a rispondere dei danni economici causati dai ritardi dei collaudi, ritenendo che i Soci debbano essere informati a tal proposito. Evidenzia inoltre come dalla relazione al bilancio sia completamente scomparso il discorso legato al collegamento del TRC con Ravenna, collegamento di cui si era discusso in un comitato di coordinamento di alcuni anni fa e chiede se ci sia una risposta su questo punto. Ritiene che una potenziale risposta potrebbe essere quella di considerare l'integrazione con il collegamento ferroviario, che spesso sopperisce alle necessità del TPL grazie anche a finanziamenti regionali. Sottolinea poi come l'assenza di una programmazione operativa e completa che contempli anche l'entroterra stia provocando uno squilibrio territoriale. Per quanto riguarda il trasporto di massa, inteso come trasporto ecologico, di cui oggi tanto si parla in Europa, ricorda che sul nostro territorio è presente già dal 1939 con la filovia e che per fortuna è stata mantenuta la linea 11. Appoggia le perplessità del Sindaco di Bellaria sulla difficoltà di realizzare un TRC nel proprio territorio anche perché sono le stesse già messe in discussione 25 anni fa da Riccione e auspica che il *martirio* di Riccione possa evitare ulteriori sbagli. Riferisce che nell'ambito di un incontro sul PNRR organizzato dalla provincia, l'assessore regionale Colla ha evidenziato come la nuova tecnologia degli autobus full electric purtroppo sia prodotta principalmente all'estero e non in Italia. Dichiara la disponibilità del Comune di Riccione a ragionamenti ampi sul territorio, purché si dismettano gli abiti dell'aggressione nei confronti di Riccione.
L'Amministratore Giannini ritiene che i temi della mancata collaborazione del Comune di Riccione e delle contestazioni anche in sede giudiziaria siano un dato di fatto.
L'arch. Cesarini replica che il Comune di Riccione non ha cercato di bloccare l'opera, ma ha solo cercato di portare progetti diversi più consoni al proprio territorio dando anche incarico ad un progettista di Roma di trovare opere di mitigazione dell'opera come peraltro si sta facendo ora per le altre tratte.
L'Amministratore Giannini replica che le azioni del Comune di Riccione siano legittime, ma il ricorso al TAR per sospendere l'opera è un dato di fatto. Pur non condividendo i punti di vista del Comune di Riccione, non si intende in alcun modo offendere l'amministrazione. Per quanto riguarda i canoni di via Lombardia, al di là del fatto che si stia parlando di un canone di locazione di un'area nuda, PMR non ha dei parcheggi in affitto che poi deve dare ad AMR e poi a Start. Il parcheggio di via Lombardia viene utilizzato da Start, come è desumibile anche da quanto pubblicato da Start sul proprio sito istituzionale nell'apposita sezione della Trasparenza. Riccione può legittimamente rientrare in possesso dell'area. Riferisce di essersi interessato alla questione a mero titolo collaborativo nei riguardi di tutti gli interlocutori per

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

individuare una soluzione alternativa per Start. Ribadisce che PMR non c'entra nulla con quell'area di cui non ha né disponibilità né chiavi.
L'Assessore Santi replica che questa vicenda è un'occupazione senza titolo dal 2008 ad oggi; prima c'era un accordo con Agenzia Mobilità che poi si è scissa e quindi è Agenzia Mobilità (oggi PMR) che deve rispondere sulla questione. Se poi qualcuno ha concesso l'uso di quel bene a Start ne risponderà, ma originariamente era Agenzia Mobilità ad usufruire di tale bene.
L'Amministratore Giannini illustra brevemente i termini della questione per farla comprendere anche agli altri Soci presenti, sottolineando che comunque a parer suo non sia PMR a dover pagare quanto richiesto da Riccione. Rispetto al tema dei ritardi, ricorda che l'opera è già stata collaudata. Rimane il tema dell'erogazione del canone che AMR intende versare nel momento in cui l'USTIF darà il nulla osta all'esercizio con i nuovi mezzi (già collaudati), ma non è in discussione il canone stesso. I danni da ritardo imputabili al fornitore del materiale rotabile verranno richiesti, mentre si è preso atto dei ritardi legati direttamente all'emergenza da COVID-19 (impossibilità della consegna materiale dei mezzi per restrizioni europee, ritardi verifiche USTIF). Concorda sulla necessità di pensare un piano della mobilità per tutta la provincia e ritiene che il sistema di *Bus Rapid Transit* realizzato a Rimini è tuttora attuale e anche di esempio.
Il Vicesindaco Ugolini pur ringraziando gli uffici di PMR per il lavoro svolto, sottolinea che le tempistiche "infinite" per raggiungere gli obiettivi dovrebbero accorciarsi lavorando congiuntamente per arrivare a progettazioni in tempi brevi anche per stare al passo con i tempi. Chiede se sia possibile in futuro organizzare incontri preventivi fra i tecnici, fra gli uffici del settore finanziario delle varie amministrazioni e di PMR, prima di arrivare all'assemblea dei Soci.

L'Assemblea dei Soci,
VISTI
- la determinazione dell'Amministratore Unico n. 17 del 16.03.2021 con la quale, ai sensi dell'art. 106 del D.L. n. 18 del 17.03.2020, prorogato dall'art. 3 comma 6 del D.L. 183/20 convertito con L. n. 21 del 26.03.2021, si è stabilito di convocare l'assemblea di approvazione del Bilancio Consuntivo 2020 entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, ciò in conseguenza delle misure restrittive in atto volte al contenimento dell'epidemia COVID19;
- il Progetto di Bilancio Consuntivo 2020 approvato dall'Organo Amministrativo con determinazione n. 34 del 20.05.2021;

DATO ATTO che il Progetto di Bilancio è stato accompagnato anche dai prospetti di cui all'art. 23.3 e 23.7 dello Statuto di P.M.R. (inviato agli Enti Soci),

Delibera

1. di approvare il Progetto di Bilancio 2020 proposto dall'Amministratore Unico con sua determinazione n. 34 del 20.05.2021;
2. di stabilire il termine del 31.07.2021 quale termine ultimo entro il quale gli Enti Soci saranno tenuti a versare il saldo dei contributi 2020.

FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Cattolica, Misano Adriatico, Rimini, Santarcangelo di Romagna, Verucchio e il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 91,85 % del capitale sociale.
CONTRARIO: il rappresentante del Comune di Riccione - CHE RAPPRESENTA il 5,37 % del capitale sociale.

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

ASTENUTI: i rappresentanti dei Comuni di Bellaria Igea Marina e Coriano CHE RAPPRESENTANO il 1,1% del capitale sociale.
L' ASSEMBLEA approva a maggioranza **(deliberazione n. 3/2021)**

***

Lascia l'Assemblea Roberto Sandon.

***

Con riferimento al **punto 4 dell'Ordine del Giorno** ("*Qualificazione della società ai sensi delle principali norme applicabili alle società a partecipazione pubblica*") l'A.U. Giannini illustra brevemente le motivazioni che suggeriscono di adottare la deliberazione già trasmessa in bozza ai Soci.

L'Assemblea dei Soci

- Ritenuto opportuno da parte del Comune di Rimini effettuare una qualificazione di PMR ai sensi delle principali norme di legge applicabili alle società a partecipazione pubblica ed ai conseguenti obblighi;
- Ritenuto, conseguentemente, di sottoporre all'Assemblea dei Soci un prospetto, redatto in forma tabellare, nel quale sono riportate tutte le principali norme di legge applicabili a PMR e, più precisamente:
  - L. n. 190 del 06/11/2012, c.d. "Legge Anticorruzione";
  - D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013, c.d. "Decreto Trasparenza";
  - D. Lgs. n. 39 del 08/04/2013, c.d. "Decreto inconferibilità e incompatibilità";
  - D. Lgs. n. 50 del 18/04/2016, c.d. "Codice dei Contratti Pubblici";
  - D. Lgs. n. 175 del 19/08/2016, c.d. "Testo Unico delle Società Pubbliche",

  con indicate, per ciascuna di esse:
  a) le definizioni e gli ambiti di applicazione delle singole norme richiamate;
  b) i principali obblighi e facoltà previsti da queste ultime;
  c) quella che si ritiene essere la qualificazione della società con riferimento a ciascuna delle predette norme;
  d) i conseguenti obblighi alle quali essa sarebbe tenuta, in considerazione di tale qualificazione;

VISTO l'allegato prospetto, condiviso nei contenuti dall'Assemblea dei Soci ed alla stessa sottoposto per l'approvazione affinché venga poi osservato dell'organo amministrativo di PMR;

DELIBERA

1) di approvare la qualificazione della società ai sensi delle principali norme di legge applicabili alle società a partecipazione pubblica, quale risultante dal prospetto proposto dal Comune di Rimini ed allegato al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale;
2) di stabilire che l'organo amministrativo della società in carica si attenga agli obblighi conseguenti alla qualifica assunta dalla società in relazione a ciascuna norma di legge indicata nel medesimo prospetto ed aggiorni tempestivamente il contenuto dello stesso in relazione alle eventuali successive modifiche delle norme in questione e/o delle caratteristiche soggettive della società;
3) di dare mandato all'organo amministrativo della società di pubblicare prima possibile il medesimo prospetto - unitamente ad un estratto del presente verbale - sul sito internet della società, al fine di assicurarne la massima conoscenza da parte dei terzi.

PMR PATRIMONIO MOBILITÀ PROVINCIA DI RIMINI

Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini – P.M.R. srl consortile
con sede in Rimini – C.F. – P.IVA 02157030400

VERBALI DELLE RIUNIONI DELL'ASSEMBLEA

FAVOREVOLI: i rappresentanti dei Comuni di Bellaria-Igea Marina, Cattolica, Coriano, Misano Adriatico, Rimini, Santarcangelo di Romagna e il rappresentante della Provincia di Rimini - CHE RAPPRESENTANO il 92,90 % del capitale sociale.
CONTRARI: nessuno.
ASTENUTI: il rappresentante del Comune di Riccione - CHE RAPPRESENTA il 5,37 % del capitale sociale.
L'ASSEMBLEA approva a maggioranza (**deliberazione n. 4/2021**)

****

Alle ore 13.36 l'Assemblea si conclude.

IL SEGRETARIO
Sara Caspari

L'AMMINISTRATORE UNICO
Stefano Giannini

Allegati:
- Bilancio Consuntivo 2020,
- Prospetto qualificazione della società.

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 31.12.2020

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 GESTIONE ASSET DEL TPL E PATRIMONIO IMMOBILIARE
   2.2 TRASPORTO RAPIDO DI COSTA
   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 AL BILANCIO Consuntivo 2020

RELAZIONE INTRODUTTIVA DELL'AMMINISTRATORE UNICO

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2020 che viene sottoposto all'approvazione dell'Assemblea registra un pareggio prodottosi in particolare grazie ad una sopravvenienza attiva generatasi quale conseguenza degli accordi contrattuali stabiliti con il Fornitore dei veicoli Exquicity18T, dedicati al Metromare. Come meglio si evince dalla documentazione consegnata unitamente al Bilancio 2020, si è ritenuto opportuno destinare parte delle risorse così prodottesi (euro 433.643) al Fondo di Manutenzione ciclica e periodica, dedicato ad interventi manutentivi sull'impianto filoviario e sul complesso immobiliare di via C. A. Dalla Chiesa 40.

Qui di seguito si illustrano per sommi capi le principali situazioni della gestione aziendale, poi di seguito ampiamente descritte nella Relazione accompagnatoria al Bilancio.

Il fattore che ha maggiormente condizionato la gestione aziendale è stato, inevitabilmente ed ovviamente, l'emergenza epidemiologica ancora in corso; fra le altre cose, essa ha generato un ulteriore ritardo nella consegna della flotta dei veicoli elettrici Exquiciti18T, prodotti presso gli stabilimenti della VAN HOOL in Belgio e nell'attività di verifica tecnica degli impianti da parte dell'USTIF, poi conclusa a novembre 2020.

Il servizio Metromare è stato sospeso dal 23 marzo e fino al 25 luglio ed è poi stato riavviato utilizzando veicoli già in disponibilità del Gestore, senza l'uso dell'impianto elettrico.

A maggio 2020 è stato sottoscritto un preliminare per la vendita del terreno di proprietà di PMR e adiacente via Rubicone, in prossimità del Deposto-Officina situato in via C. A. Dalla Chiesa 40. Si tratta di un terreno di circa 5.000 mq. con buona capacità edificatoria per il quale sono stati offerti euro 2.700.000. La vendita si perfezionerà entro il 2021.

È stata avviata una proficua interlocuzione con AMR e con il Gestore del servizio che ha visto crescere un rapporto di collaborazione fra società pubbliche volto al miglior perseguimento dell'interesse pubblico; si è presa anche iniziativa per confronti trilaterali finalizzati a trovare un'alternativa all'utilizzo dell'area sita in via Lombardia a Riccione quale deposito dei veicoli di proprietà di START, del quale il Comune richiede la restituzione. Una proficua collaborazione ha altresì consentito di aggiornare dall'inizio 2021 i contratti di locazione dei beni strumentali (filovia 11 e beni in via C.A. Dalla Chiesa) e di delineare il nuovo contratto per la locazione dell'infrastruttura Metromare ed il comodato della flotta dei nuovi Exquicity18T.

Il comune obiettivo di immettere in esercizio i veicoli Metromare, una volta ultimate le verifiche USTIF, anche queste fortemente ritardate dalla pandemia in atto, ha reso necessaria un'intensa interlocuzione con il Gestore, soggetto titolato a richiedere agli uffici ministeriali competenti il rilascio dei necessari nulla osta.

In una prospettiva di futuri sviluppi delle attività aziendali, due sono gli eventi che meritano particolare menzione: la sottoscrizione del decreto ministeriale n. 185 del 30.04.2020 che finanzia per circa 49 milioni di euro la tratta METROMARE- Rimini FS – Fiera (di cui PMR è soggetto attuatore) e l'elaborazione di progetti volti alla presentazione di istanze per il finanziamento del 1° stralcio funzionale della 3° tratta Riccione – Cattolica, della bretella

Rimini Celle – Viserba e per interventi sulla linea filoviaria esistente volti a realizzare delle sub-tratte in ambito riminese.

Per quanto ad oggi a noi noto, i progetti di sviluppo del tracciato Metromare hanno goduto di considerazione nell'ambito delle previsioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che sarà oggetto di finanziamenti europei.

Queste prospettive fanno ben sperare sia in termini di sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio riminese che in termini di crescita della società PMR, al servizio degli Enti soci.

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

2.1 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 2020 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 dell'approvazione 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 (ad oggi START Romagna S.p.a.).

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.

In tal senso nel programma poliennale degli investimenti inserito nel bilancio di previsione 2021 sono previsti capitoli di spesa per la realizzazione degli interventi prioritari da eseguirsi sui beni strumentali con un orizzonte temporale esteso anche per il successivo biennio 2022 – 2023.

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 consortile degli Enti Soci.

La stessa entità dei canoni di locazione dei beni funzionali all'esercizio, operata in sede di affidamento degli stessi con Atto d'Obbligo, è risultata essere soggetta a consistenti tagli per effetto degli accordi raggiunti con il Gestore che ne hanno ridefinito gli importi.

Le situazioni più rilevanti riguardano il complesso industriale di viale C.A. Dalla Chiesa composto dal piazzale, dall'officina, dal magazzino, dalla centrale di alimentazione elettrica, dal padiglione lavaggio, la stazione di rifornimento e dall'impianto filoviario Rimini – Riccione.

Si è programmato una serie di interventi per il mantenimento dei livelli di servizio e per il rinnovo degli impianti necessari all'attività del Gestore del Servizio per i quali si renderà necessario lo stanziamento di fondi consistenti.

Tutti gli interventi sopra descritti dovranno essere eseguiti su impianti in esercizio strumentali al servizio di Trasporto Pubblico Locale nella disponibilità del Gestore e di cui dovrà essere sempre garantita l'operatività al fine di garantire la necessaria corretta erogazione dei servizi di T.P.L.

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.
Per quanto riguarda la filovia Rimini – Riccione, il secondo impianto per "anzianità di servizio" sul territorio nazionale dopo quello del comune di Milano, essendo in esercizio dal 1939, risulta improcrastinabile la necessità di operare consistenti interventi di ristrutturazione e manutenzione straordinaria.
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 rimodulato in una più generica ridefinizione del servizio in comparti correlati e funzionali al servizio del METROMARE, 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, il dibattito sul destino dell'infrastruttura filoviaria si è fatto più stringente e gli Enti Soci hanno manifestato la volontà di mantenere servizi di trasporto pubblico a mare della ferrovia con elevati livelli di sicurezza e contenuti ambientali.
In attesa che possano avere avvio i progetti di rinnovo e valorizzazione dell'impianto appare non più rinviabile l'attivazione in tempi rapidi di un programma di manutenzione straordinaria per garantire nel frattempo i livelli di sicurezza necessari per il proseguimento del servizio.
Pertanto sia per il complesso industriale di viale C.A. Dalla Chiesa che per l'impianto filoviario risulta necessario per un periodo di 3 – 5 anni lo stanziamento di risorse per una entità di circa 200 - 250.000 euro annui per la realizzazione di tali interventi attraverso il reperimento di risorse ulteriori rispetto a quelle relative all'attività ordinaria da destinare in appositi fondi da costituire tramite finanziamenti mirati o ad accantonamenti a seguito di dismissioni patrimoniali.
Entrando nello specifico delle attività tecniche aziendali vengono di seguito riportate per sommi capi nei successivi paragrafi B) C) e D) le principali azioni svolte nel corso dell'anno appena trascorso mentre le ultime parti E) ed F) hanno carattere 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 2020 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 lungo la direttrice fra la Stazione di Rimini FS e l'Ospedale infermi interessata dalla realizzazione di un percorso ciclabile in sede propria;
- lo smantellamento degli arredi di n.2 fermate lungo la via Coletti per consentire la realizzazione di una ciclabile sul lato monte della carreggiata stradale;
- l'installazione di n.2 nuovi manufatti di attesa in comune di Rimini in località Viserba;

- la manutenzione straordinaria e la riqualificazione di arredi di fermata per i comuni di Bellaria – Igea Marina, Cattolica, Misano Adriatico, Montescudo-Montecolombo, San Clemente e Sant'Arcangelo di Romagna;
- la verniciatura di n.85 sedute ad arredo delle fermate nell'intero bacino;

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 24 manufatti di arredo lungo l'intero bacino provinciale.
Nel corso dell'anno sono stati eseguiti interventi per la sostituzione di n.120 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 2 sinistri stradali di una certa rilevanza sulla rete di esercizio (1 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 locazione dei beni funzionali all'esercizio del Trasporto Pubblico, Agenzia Mobilità Romagnola ha attivato nel corso dell'anno 45 richieste di intervento per il ripristino o l'adeguamento delle normali condizioni di esercizio sulla rete che hanno interessato 56 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 con sostituzione delle strutture a causa del loro stato di degrado attraverso la realizzazione di nuove fondazioni, l'installazione di nuovi pali ottagonali in acciaio, lo spostamento dei trasversali di linea e la rimozione di quanto non più idoneo all'utilizzo oltre alla riparazione ed al risarcimento di altre 10 strutture in cemento centrifugato.
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) IL COMPLESSO INDUSTRIALE DI VIALE C.A. DALLA CHIESA
Nel corso del 2020 sono state eseguiti i seguenti interventi di rinnovo/manutenzione nell'ambito del complesso di viale C.A. Dalla Chiesa:

- ristrutturazione dei locali ospitanti la zona ristoro del personale e le sedi sindacali con il rinnovo dei servizi sanitari;
- sostituzione degli ultimi tre portoni ad impacchettamento rapido di accesso ai padiglioni carrozzeria dell'officina (lato sud dell'officina);
- ripristino pavimentazione padiglione RPL e guida cancello di ingresso esterno sul piazzale C.A. Dalla Chiesa;

Per quanto riguarda la programmazione si resta in attesa della formale stipula dei contratti di locazione con l'Agenzia Mobilità Romagnola per procedere con l'avvio dei tavoli tecnici che dovrebbero gestire e promuovere la pianificazione delle diverse attività.
Tutto ciò nonostante gli uffici aziendali abbiano 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 elettrica;
- rifacimento e messa a norma dei servizi igienici dell'officina (bagni e docce) e dei locali destinati al personale;
- ripristino degli strati legati della pavimentazione del piazzale del deposito di viale C.A. Dalla Chiesa;
- 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;
- revisione serbatoio separatore aria – olio attraverso la sostituzione di uno dei due compressori costituenti l'impianto;
- interventi di ripristino della impermeabilizzazione dell'officina;
- 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;

E) IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DELL'IMPIANTO FILOVIARIO RIMINI – RICCIONE

A seguito delle sollecitazioni pervenute dall'Amministrazione Comunale di Rimini, gli uffici aziendali hanno messo a punto un progetto per la valorizzazione e riqualificazione dell'impianto filoviario.

Come detto nei paragrafi precedenti l'entrata in servizio della linea Metromare e l'avanzamento dei progetti di riqualificazione delle aree a mare della ferrovia nell'ambito del progetto del Parco del Mare hanno evidenziato la necessità del mantenimento di servizi ad elevato contenuto ambientale lungo i viali paralleli al lungomare, da realizzarsi attraverso la rifunzionalizzazione dell'impianto storico.

Tali servizi risultano avere nelle previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune capoluogo funzione di natura complementare rispetto ai servizi sul Metromare, dovendo garantire i servizi a corto/medio raggio nelle aree a maggiore vocazione turistica.

Inoltre le previsioni di sviluppo dei servizi di trasporto pubblico richiedono la realizzazione di relazioni di ricucitura fra le aree turistica di Marina Centro, il centro storico cittadino ed il Palazzo dei Congressi.

Nell'ambito del bando per l'assegnazione delle risorse di cui al comma 140 della L.205/17 (legge di bilancio 2018) per il finanziamento di sistemi di trasporto rapido di massa, nella sezione dedicata alla valorizzazione e ristrutturazione di impianti fissi esistenti è stato individuato il canale idoneo per intervenire sull'impianto storico.

È stato pertanto presentato alla scadenza del 15 gennaio 2021 un progetto per la riqualificazione dell'impianto filoviario nel territorio comunale di Rimini che prevede la suddivisione dell'attuale linea 11 in due tronconi:

- il primo che riutilizza il percorso dalla Stazione di Rimini fino a piazzale Toscanini ed il prolungamento della linea in direzione del Centro Storico fino all'Arco d'Augusto ed ulteriormente al Palacongressi di lunghezza complessiva pari a 6,7 km di cui 4,2 km sfruttando il tracciato storico attrezzato con l'impianto di trazione elettrica e 2,5 km in estensione da percorrersi in marcia autonoma sfruttando le batterie ausiliarie che andrebbero poi a ricaricarsi nei tratti filoviarizzati attraverso il sistema IMC "In Motion Charging";

- il secondo, a forte valenza turistica, a partire da Piazzale Toscanini e lungo il viale Regina Margherita e viale Principe di Piemonte fino a raggiungere viale Cavalieri di Vittorio Veneto di lunghezza pari ad 3,5 km interamente in trazione elettrica;

Gli studi progettuali prevedevano la realizzazione di una terza linea di analoghe caratteristiche, che sfruttasse il tracciato esistente nel territorio comunale di Riccione fra Cavalieri di Vittorio Veneto e fino a piazzale Caduti del Mare (Riccione Terme). Tale parte del progetto non è stata sviluppata per la mancata interlocuzione con l'Amministrazione Comunale di Riccione che ha scelto di non partecipare ai tavoli convocati dalla Provincia sulla programmazione e pianificazione nel settore del trasporto rapido di massa.
Il progetto candidato per accedere ai finanziamenti nel settore del trasporto rapido di massa presenta un quadro economico complessivo pari a 24.735.612,00 € con copertura interamente a carico dei fondi ministeriali che prevede:

- la completa ristrutturazione dell'impianto in trazione elettrica nel tratto riminese dalla Stazione Centrale a Cavalieri di Vittorio Veneto con il rifacimento della palificata e della parte aerea;
- l'installazione nella rotatoria intermedia di viale Toscanini di scambi convergenti e divergenti per l'esercizio parziale delle linee;
- il completo rifacimento delle cabine di trasformazioni elettriche;
- l'installazione di moderni sistemi per il telecontrollo delle sottostazioni, il monitoraggio della tensione in linea e dell'integrità della linea di contatto;
- la riqualificazione delle fermate a servizio dell'utenza che verranno razionalizzate e ridotte aumentando l'interasse dagli attuali 200 metri ai 350 – 400 metri secondo i criteri richiesti dal bando. Dal punto di vista qualitativo ogni fermata sarà dotata da impianti di ausilio all'utenza quali pannelli informativi a messaggio variabile sullo stato dei servizi, videosorveglianza, impianto di diffusione sonora e colonnina per le segnalazioni di emergenza. Gli impianti risulteranno essere centralizzati ed in collegamento da remoto con la centrale operativa del Metromare presso il capolinea di Rimini Station;
- la fornitura di n.8 filosnodati bimodali di tipo full-electric di ultima generazione con gruppi di autonomia in titanato di litio;

F) ATTIVITA' DI VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO AZIENDALE

Per quanto riguarda la valorizzazione delle proprietà costituenti il patrimonio aziendale l'anno 2020 ha visto significativi progressi nelle attività assegnate agli uffici.
Nello specifico per quanto riguarda l'alienazione del terreno adiacente al Deposito TPL sito in viale Rubicone, dopo le due aste andate deserte, è stato concluso in data 26.10.2020 il preliminare di vendita con un soggetto privato volta alla vendita integrale del terreno condizionato al rilascio del permesso di costruire da parte degli uffici preposti dell'Amministrazione Comunale.
Il valore di vendita è stato pattuito in euro 2.700.000,00 di cui euro 100.000,00 versati a titolo di caparra per la cessione completa del lotto di 5.638 mq avente destinazione urbanistica AUC.2.
Tale importo risulta analogo al valore di stima di congruità espressa dal perito, professionista esperto in estimo, nella perizia commissionata in via preliminare alla presentazione del secondo avviso pubblico.
Nel corso dell'anno si sono concretizzate le attività di valorizzazione delle aree di proprietà aziendali (ex Deposito ATR) site in via Coletti attraverso la stipula di un accordo preliminare con il comune di Rimini ai sensi dell'art. 18 della L.R. 24.03.2000 per la definizione dei contenuti del comparto Coletti – Metromare in attuazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente.
Tale accordo, sottoscritto nel dicembre 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 METROMARE ed utilizzate solo parzialmente in adiacenza alla linea Metromare.
In previsione della stipula dell'accordo ex art. 18 della L.20/2020, nel corso dell'anno è stato messo a punto il progetto necessario per la determinazione delle previsioni urbanistiche del lotto che prevede aree a destinazione residenziale in parte di tipo libero ed in parte convenzionate, un'area a destinazione commerciale e terziaria e la futura sede aziendale.
Completano le dotazioni a standard del piano urbanistico le aree destinate a parcheggio, la viabilità di accesso dalla via Coletti e distribuzione all'interno del lotto, le aree verdi, la riqualificazione e valorizzazione dell'adiacente impianto sportivo comunale, la riqualificazione dei percorsi pedonali dal comparto alla darsena lungo viale Lucio Lando nonché la realizzazione di una rotatoria lungo la via Coletti in corrispondenza dell'ingresso al lotto.
Una volta completato il percorso di approvazione della variante urbanistica e di assegnazione dei parametri di utilizzo dell'area si procederà alla redazione del bando pubblico per l'alienazione del lotto.
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.

2.2 REALIZZAZIONE DEL SISTEMA TRASPORTO RAPIDO DI COST*A* RIMINI FIERA – CATTOLICA

Per l'esercizio 2020 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 secondo il mandato attribuito a Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini con il relativo Accordo di Programma.
Anche per la realizzazione del sistema di Trasporto Rapido di Costa, l'emergenza epidemiologica scoppiata nelle prime settimane dell'anno ha pesantemente condizionato le diverse attività, rallentando l'avanzamento dei procedimenti e rendendo oltremodo difficile il mantenimento della programmazione prevista.
L'operatività degli uffici è stata comunque continua anche durante le fasi più acute dell'emergenza pandemica ed ha richiesto la continua revisione dei cronoprogrammi e la rideterminazione delle modalità operative di intervento.
Nello specifico le molteplici attività degli uffici preposti alla realizzazione dell'opera ed allo sviluppo dl sistema, vengono trattate per sinteticità di esposizione, sullo schema di quanto già fatto negli anni precedenti, nei seguenti punti:
A. – Le procedure per la messa in esercizio del sistema di trasporto
A.1 – L'avvio del servizio sulla linea di trasporto;
A.2 – Le procedure di affidamento dell'infrastruttura quale bene strumentale al servizio;
A.3 – La fornitura del materiale rotabile;
B. – Avanzamento tecnico/economico dell'investimento
B.1 – La situazione finanziaria;
B.2 – Revisione e verifica del quadro economico al 31.12.2020;
B.2 – Previsione di costo dell'investimento della 1^ tratta fino a completamento dell'opera;
C. – Le tratte di estremità
C.1 – La seconda tratta Rimini FS – Rimini Fiera;

C.2 – La terza tratta Riccione FS – Cattolica;
C.3 – L'estensione della seconda tratta in direzione Viserba
C.4 – Ulteriori estensioni del sistema e sviluppi futuri

A. – Le procedure per la messa in esercizio del sistema di trasporto

A.1 – L'avvio del servizio sulla linea di trasporto Metromare

Il servizio di trasporto sulla nuova linea in sede propria Metromare avviato in via sperimentale a partire dal 23 novembre 2019 attraverso l'utilizzo di veicoli ad alimentazione ibrida/metano ha avuto lusinghieri riscontri in termini di apprezzamento dell'utenza e di numero di passeggeri trasportati nelle prime settimane dell'anno.
Questo in virtù delle caratteristiche di regolarità e di qualità del servizio, garantito dalla sede propria e dalle dotazioni in termini di informazione ed ausilio all'utenza in attesa alle fermate ed a bordo dei veicoli.
L'impegno di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini in questa prima fase del servizio si è rivolto alla messa a punto dei servizi di manutenzione e mantenimento dell'infrastruttura e degli impianti di cui essa è dotata nonché delle procedure necessarie per affrontare le emergenze climatiche (neve/ghiaccio) ed i servizi di soccorso.
L'emergenza epidemiologica esplosa a partire dai primi giorni di marzo ed il successivo lockdown a livello nazionale a partire dall'08 marzo 2020, hanno imposto dapprima pesanti limitazioni all'erogazione dei servizi in termine di capacità a bordo dei veicoli e di frequenza dei transiti, per pervenire alla decisione di sospendere il servizio a partire dal 22 marzo 2020.
Al termine del periodo di lockdown, di fronte alle incognite determinate dall'incertezza sull'andamento della stagione turistica e sull'evoluzione della pandemia, gli Enti Locali, l'Agenzia della Mobilità ed il Gestore del Servizio decidevano di riavviare i servizi in forma sperimentale a partire dal mese di luglio secondo le modalità già in essere al momento dell'inaugurazione e chiedevano alla Proprietà la riattivazione dei servizi di manutenzione e di emergenza necessari, sulla base dei contratti di affidamento in essere che venivano pertanto prorogati per tutto l'anno.
Il servizio è pertanto proseguito per tutto il periodo estivo quale parte fondamentale dell'offerta turistica ed è stato esteso fino alla fine dell'anno diventando elemento cardine a supporto dell'utenza scolastica e lavorativa durante i mesi autunnali ed invernali caratterizzati dalla recrudescenza dell'emergenza epidemiologica sfociata nella seconda e terza ondata di contagio.
Nell'ultimo trimestre del 2020 è stata realizzata, mediante un progetto in collaborazione con il dipartimento di Economia del Turismo della facoltà di Bologna sede di Rimini, una customer satisfaction sulla valutazione del servizio e dell'infrastruttura da parte dell'utenza.
I risultati hanno confermato quanto già emerso nelle prime settimane di servizio prima dell'insorgere dell'emergenza epidemiologica ed hanno premiato sia il servizio che, più in generale, l'infrastruttura Metromare, in termine di regolarità e sicurezza del servizio.
Elementi particolarmente apprezzati sono la qualità e gli elevati standard dell'offerta sul Metromare.
Il campione rappresentativo di indagine mostra inoltre la capacità del sistema di attrarre nuova utenza aggiuntiva rispetto a quella tradizionale ed in particolare di dare risposta alla domanda di trasporto di categorie (pendolari, lavoratori, professionisti), che non avevano prima d'ora preso in considerazione il mezzo pubblico quale modalità di spostamento, ma che proprio per via delle caratteristiche della nuova infrastrutture e dei livelli di regolarità e di sicurezza hanno deciso di utilizzare il Metromare.

A.2 – Le procedure di affidamento dell'infrastruttura quale bene funzionale al servizio

Nel corso del 2020 al fine di consentire lo svolgimento dei servizi veniva prorogata la Convenzione fra la Provincia di Rimini e Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini per l'acquisizione temporanea all'uso pubblico dell'infrastruttura "Metromare" e specularmente prorogato il contratto con il Gestore Start Romagna per "l'affidamento delle attività tecniche funzionali alle fasi di ultimazione e collaudo del sistema di trasporto".
Il completamento della produzione dei veicoli Exqui.City18T e la consegna dei primi esemplari ha poi consentito alla Provincia di Rimini, in qualità di Ente Concedente il Servizio, di istituire ufficialmente, con Decreto n.19 dell'11 marzo 2020, la linea filoviaria di trasporto pubblico locale a trazione elettrica in sede riservata denominata METROMARE ai sensi della Legge Regionale n.30/1998 nel percorso da Rimini FS – Riccione.
A seguito di questo atto poteva essere richiesto alla sede USTIF territorialmente competente l'avvio delle procedure ex art. 5 del D.P.R. 753/80 per il nulla osta all'esercizio sull'impianto fisso.
La contemporanea insorgenza dell'emergenza epidemiologica bloccava però l'attività degli Uffici Ministeriali che per effetto del decreto n.86 del 16 marzo 2020 sospendeva le attività di cui all'art.5 del D.P.R. 753/80 fino al successivo 30 aprile.
La Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota 2638 del 24.04.2020 individuava fra le attività indifferibili degli Uffici quelle relative alla messa in servizio dei nuovi impianti e dell'immissione in servizio del relativo materiale rotabile.
Il successivo Decreto Dirigenziale n.118/2020 del 01.05.2020 regolava la modalità di esecuzione delle attività e la gestione delle procedure in questa fase emergenziale.
Attivate le procedure per l'esecuzione dei test e verifiche ex art. 5 del D.P.R. 753/80, gli Uffici preposto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti procedevano alla nomina della Commissione di Agibilità che avviava i suoi lavori il 30.06.2020.
Nel corso della sua attività la Commissione di Agibilità, anche sulla scorta del nulla osta alla sicurezza ex art. 3 del sopracitato D.P.R. 753/80 rilasciato dal Comitato Tecnico Permanente per la Sicurezza dei Sistemi ad Impianti Fissi n.91 del 24.01.2018 e n.96 del 28.06.2018 e del parere della Direzione Centrale del Trasporto Pubblico Locale espresso con nota prot. 4435 dell'08.07.2020, ha richiesto di apportare alcune implementazioni all'infrastruttura onde migliorarne le caratteristiche di sicurezza.
Nello specifico dette integrazioni riguardano:

- per quanto riguarda l'infrastruttura civile
  - alcune modifiche ed aggiunte alla segnaletica orizzontale e verticale per la regolamentazione della circolazione;
  - l'irrigidimento delle recinzioni con la sede ferroviaria in corrispondenza dei varchi di accesso dismessi da RFI a seguito degli interventi di velocizzazione della linea nel frattempo intercorsi;
  - l'aumento dell'altezza degli elementi di protezione per garantire una migliore protezione dai contatti con i conduttori elettrici nella cosiddetta "tratta critica";
- per quanto attiene gli impianti di trazione elettrica
  - l'innalzamento della taratura delle correnti di corto circuito di innesco degli interruttori extra-rapidi da 1.000 A a 1.200 A per tenere conto dei maggiori valori di assorbimento dei veicoli Exqui.City18T rispetto a quelli del Phileas valutato durante la progettazione;
  - la rettifica della poligonazione della linea in alcuni punti per favorire la percorribilità dei mezzi filosnodati e diminuire la possibilità di "scarrucolamenti" delle aste a velocità sostenute;
- per quanto riguarda gli impianti di ausilio all'esercizio e di regolamentazione delle tratte a singola via di corsa:

- l'introduzione di un comando "rapido" di apertura degli extrarapidi di linea da attivare da posto centrale di controllo in caso di "sfondamento" del segnale di via impedita nella tratta a singola via di corsa;
- l'implementazione dei sistemi di allarme attraverso l'invio a bordo della segnalazione di anomalia del controllore di segnalamento;
- integrazione dei messaggi di avviso durante il riarmo dei controllori di segnalamento nel caso di assenza di alimentazione elettrica;
- l'implementazione degli allarmi acustici attraverso la differenziazione dei suoni in funzione delle diverse casistiche.

In data 24.11.2020 con verbale acquisito al protocollo PMR 4655/20, la Commissione di Agibilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rilasciava nulla osta all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 753/80 sull'impianto fisso "Metromare".
Questo atto risultava essere quello conclusivo relativo alla realizzazione dell'infrastruttura che quindi poteva essere consegnata integralmente a Start Romagna quale Gestore del servizio di trasporto pubblico del bacino riminese.
Si procedeva pertanto alla definizione dei contratti di affidamento dell'infrastruttura quale bene funzionale al servizio fissando i relativi parametri tecnici ed economici ed allegando i capitolati tecnici di gestione ed uso ed i piani operativi di manutenzione.
Tali contratti verranno poi formalmente stipulati nell'esercizio 2021.

A.3. – La fornitura del materiale rotabile

Il fornitore Van Hool ha comunicato il completamento della produzione dei nove veicoli Exqui.City18T nell'ultima settimana del mese di febbraio 2020.
Con gli stessi tempi è giunta la notizia dell'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 calendarizzati 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 avrebbero richiesto 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 anche nel nostro paese sono entrati in vigore progressivamente provvedimenti restrittivi 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 successivo 30 aprile.
In previsione del termine del periodo di lockdown la Direzione Generale del Ministero con nota prot. 82420 del 24.04.2020 ha dichiarato indifferibili quanto necessario per:

- visite e prove per le revisioni periodiche di sistemi di trasporto ad impianti fissi;

- verifiche e prove funzionali ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 753/80 finalizzate all'apertura e/o alla prosecuzione all'esercizio dei sistemi di trasporto ad impianti fissi nonché all'immissione in servizio di nuovo materiale rotabile;
- sopralluoghi per opere finanziate con risorse statali ai fini dell'istruttoria necessaria per l'erogazione dei contributi;

A seguito di quest'ultima direttiva la Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale e dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Dirigenziale n.118 del 01.05.2020 ha regolato la modalità di esecuzione delle attività in fabbrica relative al completamento delle forniture del materiale rotabile e della successiva immissione in servizio dei veicoli autorizzando in deroga la realizzazione di test e prove anche in assenza di personale USTIF a condizione che:

- il calendario venisse preventivamente reso noto all'USTIF;
- i test e le prove venissero certificati dal Responsabile della Fornitura;
- restasse impregiudicata la facoltà dell'USTIF di potere ripetere, ove possibile, anche parzialmente, le prove.

La Direzione Generale del Nord Est – Sede USTIF di Bologna territorialmente competente, a fronte di specifica richiesta eseguita dalla Provincia di Rimini in qualità di Ente Concedente il servizio, con nota prot. 121386 del 26.06.2020 ha invece comunicato che le attività di sua competenza sono inconferenti rispetto al contenuto del Decreto Ministeriale n.185 del 01.05.2020.
La situazione di lockdown a livello europeo ha paralizzato la situazione fino al successivo mese di giugno quando le misure restrittive si sono progressivamente allentate.
Le limitazioni comunque presenti sia in Italia che negli altri paesi della Comunità Europea sede degli stabilimenti produttivi hanno fortemente limitato la possibilità di spostamento di mezzi e persone.
È stato necessario affrontare principalmente il problema dell'esecuzione delle prove di tensione applicata di cui al punto 3 della norma CEI 9.4; trattandosi di prove di collaudo in fabbrica, tali test venivano per consuetudine eseguiti presso lo stabilimento di produzione del veicolo alla presenza dei funzionari del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti e del Gestore.
Considerata l'impossibilità di svolgere trasferte all'estero da parte dei funzionari ministeriali tali prove dovevano essere organizzate ed effettuate presso il territorio nazionale.
Per quanto attiene i collaudi di tipo C di competenza della Committenza, la Direzione per l'esecuzione del contratto vista l'eccezionalità della situazione e l'impossibilità di prevedere lo spostamento di personale da/per lo stabilimento di produzione, ha ritenuto congruo ed opportuno procedere ad una modifica della procedura per lo svolgimento di queste attività, attraverso la definizione di un apposito protocollo messo a punto con i Responsabili dell'A.T.I. per l'esecuzione di quanto necessario attraverso un collegamento da remoto con utilizzo di piattaforma informatica e registrazione digitale dei risultati.
Tale procedura non pregiudicava la facoltà della stazione appaltante di ripetere ed integrare successivamente le prove ed i controlli presso il territorio nazionale, una volta completato il trasporto dei veicoli in Italia.
Tali prove di collaudo venivano pertanto portate a compimento durante i mesi di settembre ed ottobre 2020.
Con il completamento delle attività di collaudo di competenza della Stazione Appaltante e la programmazione dei trasferimenti dei veicoli in Italia, la Direzione per l'esecuzione del contratto, nonostante le difficoltà e l'eccezionalità della situazione, è comunque riuscita a portare a termine tutte le attività di competenza della Committenza secondo le pattuizioni contrattuali.

Quanto residua sfugge al controllo diretto di Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, in quanto, come già precedentemente detto, vede il coinvolgimento e la potestà normativa di soggetti terzi (Autorità Ministeriale, Ente Concedente, Gestore) estranei alle pattuizioni contrattuali e le cui decisioni seppure foriere di conseguenze nei rapporti fra Committenza e A.T.I. non li vede né responsabili né parte in causa.
Completate queste operazioni a partire dalla fine del mese di ottobre si procedeva al trasferimento dei primi tre veicoli presso il Deposito di Rimini, richiesti dalla Commissione Ministeriale per l'esecuzione dei test e delle verifiche necessari al rilascio del nulla osta ex art. 5 del D.P.R. 753/80 per l'apertura al pubblico servizio dell'infrastruttura di cui si è parlato nel paragrafo precedente e giunto a conclusione lo scorso 24 novembre 2020.
La consegna dei veicoli presso la sede del Gestore del servizio START Romagna proseguiva nelle settimane successive per concludersi nel primo bimestre del 2021.
Per quanto riguarda le procedure di immissione in servizio dei filosnodati Exqui.City18T il Gestore del Servizio, tramite la Provincia di Rimini in qualità di Ente Concedente, avviava la richiesta di attivazione del procedimento presso l'Ufficio Speciale Impianti Fissi del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Territoriale del Nord Est – Ufficio di Bologna con note del 28.09.2020 e del 10.11.2020.
L'avvio di tali attività è previsto per la primavera 2021 con conclusione entro l'inizio della stagione estiva 2021.
A tal fine è stato concordato con il Gestore del Servizio un atto di comodato per l'utilizzo dei nove filosnodati Exqui.City18T quale titolo idoneo per il rilascio da parte del Ministero del libretto delle prove e delle verifiche previsto normativamente per l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico.
Dal punto di vista dei tempi contrattuali occorre sottolineare il consistente ritardo con il quale è stata portata a termine la produzione veicolare da parte della Compagine contraente con un significativo scostamento rispetto rispetto ai tempi contrattuali ed ai cronoprogrammi condivisi in sede progettuale.
Questa situazione risulta indipendente dall'emergenza epidemiologica in quanto i tempi contrattuali erano pattuiti in 18 mesi a decorrere dalla data della 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.
Questo ha portato la Direzione per l'esecuzione del contratto all'immediata contestazione al Costruttore con il preannuncio dell'applicazione delle penali previste all'art. 7 del contratto e pari a € 1.000 giorno per veicolo.
Il successivo insorgere dell'emergenza epidemiologica e le procedure per l'esecuzione delle prove in fabbrica di (collaudi di tipo D ai sensi del punto 3 della norma UNI-CEI 9.4) ha impedito la normale prosecuzione delle pattuizioni contrattuali.
La decisione comunicata dagli uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di impossibilità a recarsi presso gli stabilimenti di produzione e conseguentemente la necessità di proseguire le attività sul territorio nazionale, in difformità sia alle pattuizioni contrattuali che alle consolidate consuetudini che vogliono l'esecuzione delle prove sotto la responsabilità del Costruttore in idonei ambiti di sua scelta, hanno profondamente influito sulle fasi finali della fornitura.
A seguito di ciò il Gestore del Servizio non ha potuto fare altro che richiedere agli Uffici USTIF territorialmente competenti l'immissione in servizio dei veicoli costituenti la flotta METROMARE e l'esecuzione delle prove in fabbrica previste ai sensi del punto 3 della

norma UNI-CEI 9.4 “collaudi di tipo D” in deroga rispetto alle pattuizioni contrattuali, presso uno stabilimento sito nel territorio nazionale.
Gli eventi che si sono susseguiti a partire dalla dichiarazione dello stato di emergenza e dei provvedimenti restrittivi emanati dai governi nazionali hanno di fatto scardinato ogni programmazione e reso impossibile la prosecuzione delle attività secondo canoni e consuetudini consolidati richiedendo l’adozione di misure ed azioni straordinarie anche extra contrattuali per portare a termine le pattuizioni contrattuali.
A questo occorre aggiungere la complessità dell’iter per giungere all’immissione in servizio della flotta veicolare in quanto le diverse attività non si esauriscono in un rapporto diretto fra le parti contrattuali ma prevedono l’intervento del personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e degli uffici USTIF territorialmente competenti, della Provincia di Rimini quale Ente Concedente il servizio e di Start Romagna Gestore del Servizio.
In particolare questo ha conseguenze sui seguenti aspetti contrattuali che andando a modificare quanto originariamente previsto nel contratto pongono di fatto una situazione di conflittualità fra l’A.T.I. e P.M.R. sui seguenti aspetti:

- tempi per completare le attività contrattuali e conseguentemente calcolo delle penali per i ritardi rispetto a quanto stabilito nell’atto aggiuntivo;
- maggiori oneri in carico alla A.T.I. in conseguenza delle decisioni assunte dai soggetti terzi (Ministero, Ente Concedente, Gestore del Servizio) per l’esecuzione delle prove di cui ai collaudi i tipo “D” (cosiddetti collaudi USTIF) e le attività di immissione in servizio sull’infrastruttura Metromare;
- la revisione e la modifica dei rapporti di natura amministrativa ed economica in conseguenza delle diverse modalità di completamento delle fasi finali del contratto.

In questa ottica occorre inoltre osservare che già l’atto integrativo al contratto di fornitura all’art. 7 “Penali” prevedeva espressamente la clausola “Non verranno applicate penali nel caso di inadempimento per cause di forza maggiore (quali il caso di verificarsi di casi di eventi naturali, di natura politica ed in generale quegli eventi che per cause non imputabili alla volontà delle parti rendano impossibile la prestazione/fornitura contrattuale)”.
Per tutti questi motivi, alla luce di quanto sopra segnalato, le Parti hanno avviato un’interlocuzione volta ad individuare una soluzione transattiva finalizzata ad evitare una potenziale controversia ed a completare tutte le attività contrattuali in tempi certi e senza ulteriori pendenze successive alla chiusura delle attività.
Questo anche in considerazione di quanto previsto all’art. 16.2 comma 1 dell’Accordo Integrativo che prevede l’impegno per le Parti di esperire in via prioritaria un tentativo di amichevole componimento delle controversie e che il successivo comma 5 contempla la possibilità di attivare procedure transattive ex art. 239 del D. lgs 163/2006 indipendentemente dagli importi e dalla natura del contendere.
La natura di tale accordo dovrà prioritariamente sciogliere i seguenti elementi di potenziale conflitto:

- la determinazione del calcolo delle penali per il ritardo nella consegna dei veicoli nelle fasi precedenti alla emergenza epidemiologica;
- la rideterminazione dei termini di esecuzione del contratto in conseguenza dell’emergenza sanitaria e delle misure resesi necessarie per affrontare le diverse problematiche emergenti;
- la riduzione dell’oggetto contrattuale e la sua conseguente riduzione in virtù della rinuncia alla fornitura e posa in opera del sistema di guida vincolata immateriale di tipo ottico la cui scelta era subordinata all’esecuzione di apposita analisi benefici costi come prescritto dal Comitato Permanente per i sistemi ad impianti fissi nel parere n.91 del 24.01.2018;

- la riprogrammazione delle attività tecniche residue per completare la fornitura e la definizione di un nuovo cronoprogramma;
- la determinazione dei maggiori oneri legati alla riprogrammazione delle attività connesse ai collaudi di tipo “D” e delle attività di immissione in servizio da parte dell’USTIF;
- il rinnovo delle pattuizioni di natura economica ed alla chiusura del rapporto contrattuale in funzione di quanto provocato dall’emergenza pandemica.

B – Avanzamento tecnico/economico dell’investimento

B.1 – La situazione finanziaria

Dal punto di vista del flusso dei contributi statali, nel mese di luglio 2020 è stato ottenuto il rimborso della quota di finanziamento statale a tutto il 15.04.2020 per un importo pari ad € 826.332,28 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 31.12.2020 sono state eseguiti ulteriori lavori e forniture rientranti nel quadro economico approvato con Delibera CIPE n.93/2006 per un importo di € 817.913,56 la cui quota di competenza statale ancora da rendicontare risulta pari ad € 262.980,10 di cui verrà richiesto il rimborso al momento del consuntivo che verrà presentata entro il prossimo 30.06.2021.

Per quanto attiene la rendicontazione del materiale rotabile che si ricorda avere una diversa linea di finanziamento assegnato dall’Amministrazione Statale con Decreto Ministeriale n.360 del 06.08.2018 e regolato da una convenzione trilaterale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il comune di Rimini ai sensi dell’art. 3 del Decreto Ministeriale n.587 del 22.12.2017 al fine di regolare la modalità di erogazione del finanziamento.

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.

A tutto il 31.12.2020 l’avanzamento finanziario contrattuale risulta pari ad € 5.658.957,26 pari al 63,28% dell’importo contrattuale di cui è stata richiesta la liquidazione nel mese di giugno 2020.

Nel mese di novembre 2020 con Decreto n.363/20 il Ministero delle Infrastrutture notificava al comune di Rimini l’approvazione della rendicontazione effettuata dal Soggetto Attuatore e la liquidazione della tranche di finanziamento pari ad € 5.125.093,36 nella misura delle annualità previste nel decreto di finanziamento corrispondenti a:

- euro 1.663.770,00 nel 2020 comprensivo del residuo relativo all’annualità 2019 pari ad € 137.175,00 di cui non vi era capienza nel capitolo di spesa relativo all’annualità precedente;
- euro 1.593.000,00 nel 2021;
- euro 1.239.000,00 nel 2022;
- euro 1.681.500,00 nel 2023;
- euro 40.768,36 nel 2024.

La parte ancora residua del finanziamento in conto stato previsto dal Decreto Ministeriale n.360/2018 pari ad € 1.954.906,64 verrà erogato, previa rendicontazione finale alla messa in servizio dei veicoli nelle annualità previste:

- euro 1.375.231,64 nel 2024;
- euro 579.675,00 nel 2025.

B.2 – Revisione e verifica del quadro economico al 31.12.2020;

Al termine dei diversi procedimenti richiesti per la realizzazione del sistema di trasporto si è ritenuto opportuno operare una verifica ed una conseguente revisione del quadro

economico di finanziamento dell'opera anche alla luce di quanto riportato nei nulla osta finali al progetto esecutivo rilasciati dalla Direzione del Ministero a seguito dei "voti" n.91 del 24 gennaio 2018 e n.96 del 28.06.2018 e degli aspetti ancora rimasti aperti.
Tale procedimento che tecnicamente assume il tenore di una variante, seppure a saldi invariati, presenta le caratteristiche di un procedimento finale di riordino tecnico ed amministrativo delle situazioni ancora da dirimere all'epoca di approvazione della fase esecutiva e di revisione economiche delle diverse voci di quadro economico.
L'ottenimento del nulla osta all'esercizio sull'infrastruttura ex art. 4 del D.P.R. 753/80 da parte della Commissione di Agibilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'uopo nominata e l'ultimazione del processo produttivo del materiale rotabile approvato in sede progettuale e costituito da n.9 filosnodati Exqui.City18T il cui processo di immissione in servizio risulta in fase esecutiva di fatto sancisce la conclusione dell'iter realizzativo dell'intervento di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero (TRC) Rimini Fiera – Cattolica 1^ tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS il cui progetto definitivo venne approvato con Delibera CIPE n.93/2006.
Al termine della realizzazione dell'intervento emerge la necessità di procedere ad una revisione del quadro economico procedendo al reimpiego delle somme non utilizzate ed alle economie residue al fine di finanziare interventi resisi necessari nel corso delle fasi finali del procedimento e della realizzazione dell'opera.
Pertanto si ritiene opportuno operare una revisione finale del quadro economico al termine delle attività di ultimazione e apertura al pubblico esercizio del sistema di trasporto TRC Rimini Fiera – Cattolica 1^ tratta Rimini FS – Riccione FS che tenga conto delle attività svolte e delle modifiche anche normative nel frattempo intercorse.
La revisione finale del quadro economico conseguente alla redazione di detta variante con la rideterminazione delle diverse voci conferma l'invarianza del limite di spesa fissato dalla Delibera CIPE n.93/2006 in € 92.053.217,95.
Le variazioni apportate al progetto approvato dal CIPE, trattate nella presente relazione, come verrà descritto nel seguito, rientrano completamente nelle casistiche previste all'art.169 comma 3 del D.Lgs. 163/2006 in quanto:

- non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo;
- non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato;
- non richiedono l'attribuzione di nuovi finanziamenti;

Ciò viene confermato dalle disposizioni transitorie del nuovo Codice dei Contratti Pubblici di cui all'art. 216 comma 1 bis del D.Lgs. 50/2016 e delle novità introdotte dalla L.55/2019 che all'art. 1 comma 15 prevede che fino al 31.12.2020 (termine attualmente sospeso in virtù dell'emergenza epidemiologica in corso) le varianti progettuali da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto attuatore qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato.
Essendo verificate tutte queste condizioni, l'approvazione di tale variante risulta integralmente in capo alla Stazione Appaltante che procederà a notificarla al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Il contenuto della variante oggetto della presente relazione viene sinteticamente descritto nel seguito:

1. la scelta della Stazione Appaltante di non procedere all'installazione del sistema di guida vincolata di tipo ottico della Ditta Siemens Matra e di rinunciare all'opzione per l'acquisto presente all'interno del contratto di fornitura dei veicoli Exqui.City18T prot. 4719 del 05.08.2016 rimasta in sospeso dopo il voto 91/CTP/RN del 24 gennaio 2018 del Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. Il progetto di realizzazione del Trasporto Rapido Costiero

si poneva ab origine quale intervento di tipo innovativo all'interno di quanto previsto dalla L.211/92 fra quelli dei cosiddetti intermedi "tram-gomma" con l'utilizzo di sistemi di ausilio alla guida e/o di guida vincolata. Tale peculiarità si è mantenuta anche nel passaggio del progetto fra la L.211/92 e la 443/2001 (cosiddetta Legge Obiettivo) e nell'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE con delibera n.93/2006 che prevedeva all'interno del quadro economico l'installazione di un sistema di guida immateriale di tipo ottico o magnetico da definirsi in sede degli ulteriori sviluppi progettuali. La successiva procedura di gara per l'individuazione del materiale rotabile e della tecnologia di sistema vedeva l'aggiudicazione in favore dell'A.T.I. della mandataria APTS BV del gruppo VDL depositaria del brevetto relativo alla guida vincolata immateriale di tipo magnetico e della mandante Vossloh – Kiepe per quanto riguarda la parte di trazione. Il successivo fallimento della APTS BV e l'indisponibilità del sistema proprietario costituito dalla guida vincolata immateriale di tipo magnetico richiedeva una variante progettuale per la sostituzione della Mandataria APTS BV con la Van Hool NV costruttrice del modello Exqui.City18T attraverso l'attuazione di una procedura ex art. 37 comma 18 del Codice dei Contratti Pubblici vigente all'epoca (D.Lgs. 163/2006). Il Comitato Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto fisso (ex Commissione Interministeriale per le Metropolitane di cui alla L.1042/69) nella seduta del 24.01.2018 con il voto 91/CTP/RN approvava il progetto presentato dalla Stazione Appaltante e rilasciava il nulla osta tecnico ai fini della sicurezza ex art.3 del D.P.R. 753/80 ma subordinava l'effettiva installazione del sistema di guida all'effettuazione preliminare di un'analisi benefici – costi considerati i maggiori costi di tale tecnologia rispetto ad un impianto tradizionale e sulla scorta del precedente voto 76/CTP/BO del 21.12.2016 relativo al sistema analogo del Crealis di Bologna. Le esperienze maturate nel corso delle prove e collaudi eseguite dalle Commissioni di Collaudo nominate dalla Stazione Appaltante e quelle successive svolte dalla Commissione di Agibilità Ministeriale hanno accertato che per la tipologia di tracciato completamente rettilineo, la conformazione delle fermate, l'installazione di dispositivi in neoprene sul bordo del cordolo del marciapiede e anche grazie all'installazione di telecamere sullo specchietto anteriore sinistro ad ausilio della manovra in approccio alla fermata, l'accosto in fermata eseguito dagli autisti con sistemi di guida tradizionale risultava avere valori simili a quelli raggiunti dalla guida automatica (5 – 8 cm). Tutto questo in assenza delle situazioni transitorie di passaggio dalla guida tradizionale a quella semiautomatica con l'inserimento del sistema di tipo ottico che presenta sempre elementi di attenzione e di instabilità. L'analisi benefici richiesta dal Comitato Tecnico Permanente nel voto sopra richiamato e redatta dalla Stazione Appaltante ha confermato tali valutazioni e ritiene opportuno, per la conformazione geometrica del tracciato e per le condizioni presenti sull'infrastruttura TRC, soprassedere e rinunziare all'installazione del sistema di guida vincolato di tipo ottico. A seguito di questa scelta si è ottenuta una economia pari ad € 2.880.000,00.

2. per quanto riguarda i lavori e le forniture la necessità di operare le seguenti integrazioni che complessivamente ammontano ad € 2.880.000,00 bilanciando il risparmio ottenuto con la rinuncia all'installazione alla guida ottica:

- la realizzazione di interventi di inserimento ambientale ed urbanistico dell'opera nel tessuto urbanizzato al fine di una migliore armonizzazione reintroducendo quegli interventi di inserimento dell'opera nel tessuto urbanistico e di mitigazione ambientale nel territorio di maggiore interesse turistico della costiera romagnola presenti nel progetto approvato nell'ambito della prima procedura di realizzazione del sistema TRC nell'ambito della L.211/92 ed inserita all'interno della delibera

CIPE n.258/1996 e che poi vennero stralciate al momento dell'incardinamento dell'intervento all'interno del 1^ programma delle infrastrutture strategiche a livello nazionale – cosiddetta Legge Obiettivo;

- l'adeguamento dei sistemi di ricarica elettrica dei veicoli Exqui.City18T presso il Deposito di Rimini attraverso il potenziamento della cabina di trasformazione elettrica esistente;
- l'ampliamento del sistema di videosorveglianza ad ausilio di sistemi di sorveglianza delle fermate del Metromare attraverso l'installazione apparecchiature idonee al controllo della via di corsa;
- la costituzione di un adeguato magazzino di parti di ricambio per gli apparati di ausilio all'esercizio al fine di garantire la completa operatività dei sistemi.

3. per quanto riguarda le somme ancora a disposizione della Stazione Appaltante per un importo complessivo di € 878.603,53.

- l'integrazione ed il miglioramento dei sistemi di protezione e di sicurezza sulle opere civili, gli impianti di trazione elettrica e gli impianti di ausilio all'esercizio richiesto dalle Commissioni di Collaudo a chiusura dei diversi contratti di realizzazione dell'opera e dalla Commissione di Agibilità ex art. 5 del D.P.R. 753/80 nominata dall'USTIF nel corso della propria attività;
- l'adeguamento della voce espropri in considerazione delle maggiori somme necessarie alla liquidazione delle indennità espropriative riconosciute nel corso del procedimento dalla Commissione Provinciale per il Valore Agricolo Medio, dalla Corte di Appello territorialmente competente e dalla Corte di Cassazione a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n.349 del 2007 che ha rivisto il criterio di determinazione delle indennità stesse ed ha portato alla modifica dell'art. 37 comma 1 del D.P.R. 327/2001 (Testo Unico per le Espropriazioni) che prevede il riconoscimento del valore venale del bene quale indennizzo escludendo la possibilità di inserimento dei fattori di riduzione previsti nella legge al momento della redazione del piano particellare di esproprio e nell'emissione dei relativi decreti;
- i maggiori oneri di natura tecnica emersi nel corso del procedimento finale di collaudo e messa in esercizio del sistema di trasporto per finanziare le attività e gli interventi ulteriori rispetto a quelli previsti in sede di approvazione del progetto;

B.3 – Previsione di costo dell'investimento della 1^ tratta fino a completamento dell'opera

Come già detto precedentemente, al termine del 2020 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 revisione del 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 2018.

Dall'esame della rendicontazione riferita al quadro economico a tutto il 31.12.2020 si ricava che l'avanzamento delle attività ha raggiunto i 76,220 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 39,617 milioni di euro.

Allo stato attuale si conferma l'ultimazione di tutti i lavori e forniture previsti nel quadro economico e conseguentemente è confermato 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 2020 risultano pari a 82,885 milioni di euro di cui, come detto precedentemente, 76,220 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.
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.

C. Le tratte di estremità

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 delle diverse modalità di trasporto.
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.
L'Accordo di Programma per la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero sottoscritto in sede locale, come è noto, prevede già al suo interno sia il prolungamento a nord in direzione della Fiera sia verso sud per il collegamento dal capolinea sud di Riccione FS fino a Misano Adriatico e Cattolica.
Esauriti i fondi della cosiddetta Legge Obiettivo, il Governo ha dato impulso al settore delle infrastrutture dedicate ai sistemi di Trasporto Rapidi di Massa, istituendo all'interno delle Legge di Bilancio a partire dal 2018, fondi per il finanziamento di tali interventi con orizzonti quindicennale.
A differenza dei fondi della L.211/92 (Interventi nel settore degli impianti fissi per la mobilità) e della L.443/2001 (Legge Obiettivo), le istanze e le relative risorse sono rivolte direttamente alle Amministrazioni Comunali di capoluoghi e aree metropolitane con più di 100.000 abitanti oppure ad Associazioni di Comuni formalizzate tramite convenzioni ex art. 30 del TUEL.
Sono stati già esperiti due bandi per l'assegnazione di risorse nell'ambito del settore del Trasporto Rapido di Massa:

- il primo con scadenza al 31.12.2018 che ha visto Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini collaborare con l'Amministrazione Comunale di Rimini per la presentazione del progetto relativo alla seconda tratta Rimini FS – Rimini Fiera;
- il secondo con scadenza al 01.06.2020, successivamente prorogato a seguito dell'emergenza pandemica da COVID-19 prima al 31.10.2010 e poi al 15.01.2021

che ha visto la presentazione di altri progetti in tema di sistemi di trasporto rapido di massa, redatti da Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini per conto degli Enti Soci che ne hanno fatto richiesta e di cui si dirà nel seguito.

C.1 – La seconda tratta Rimini FS – Rimini Fiera

Per quanto riguarda la seconda tratta del sistema da Rimini FS a Rimini Fiera, l'Amministrazione Comunale di Rimini e Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini hanno dato attuazione a quanto previsto all'interno dell'Accordo di Programma siglato il 15.07.2008 e presentato alla scadenza del primo bando (31.12.2018) lo studio di fattibilità per l'accesso ai fondi stanziati ai sensi del comma 140 della L.205/17 (legge di bilancio 2018), che prevede il finanziamento del fondo di cui alla legge n.232/16 per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa.

L'esame da parte degli Uffici preposti del Ministero delle Infrastrutture ha portato all'inserimento del progetto fra quelli che hanno raggiunto una valutazione positiva da inserirsi fra quelli ammessi al riparto del finanziamento all'interno di un provvedimento da assumersi entro il 30 aprile 2020.

Nella seduta della Conferenza Stato – Regioni del 31.03.2020 ha inserito la seconda tratta Rimini FS – Riccione FS all'interno dell'elenco delle opere da ammettere a finanziamento.

A seguito di questo ultimo passaggio istituzionale il Ministro Paola De Micheli in data 30.04.2020 ha firmato il Decreto Ministeriale n.185/2020 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; dal punto di vista temporale il decreto richiede da parte del Soggetto Attuatore Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini l'assunzione di un impegno giuridicamente vincolante per l'esecuzione dell'intervento corrispondente all'affidamento dei lavori entro il 31.12.2022.

Il procedimento per la realizzazione dell'opera prevede l'emanazione di un decreto interministeriale per il finanziamento dell'intervento e la successiva stipula di una convenzione attuativa fra il Ministero, l'Amministrazione Comunale quale Soggetto Beneficiario ed il Soggetto Attuatore Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini.

Il progetto del sistema Bus Rapid Transit Rimini FS – Riccione FS e le sue estensioni sono state inserite quali best practices all'interno del piano nazionale di ripresa e di resilienza appena presentato alla Commissione Europea.

C.2 – La terza tratta Riccione FS – Cattolica;

In previsione della scadenza del 2^ bando ministeriale per l'assegnazione di risorse nel settore del Trasporto Rapido di Massa, la Provincia di Rimini in qualità di Ente che presiede ed ha la responsabilità dell'Accordo di Programma ha sollecitato Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini al fine di predisporre un progetto per la presentazione di istanza per l'inserimento della tratta di estremità sud fra le opere destinatarie del finanziamento.

Nel caso della 3^ tratta che collega la stazione di Riccione alle località di Misano Adriatico e Cattolica, trattandosi di una linea interurbana, la Provincia di Rimini risulta anche l'Ente concedente il servizio.

L'Accordo di Programma del 15 luglio 2008 aveva già sancito la previsione di tale prolungamento nel percorso da Riccione FS a Cattolica ed assegnato a Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini il ruolo di Soggetto Attuatore, ma non di meno l'ente provinciale, in considerazione del dibattito aperto sulle prospettive e sulle necessità che ogni singola amministrazione ha espresso, ha convocato un tavolo tecnico ed amministrativo al fine di individuare la migliore soluzione possibile.

Tale tavolo ha visto la conferma da parte delle Amministrazioni di Misano Adriatico e Cattolica della volontà di proseguire secondo le previsioni e gli impegni già assunti all'interno dell'Accordo di Programma chiedendo una revisione progettuale in funzione dell'evoluzione normativa e tecnologica nel frattempo intercorsa.

L'Amministrazione Comunale di Riccione ha espresso invece la sua contrarietà al proseguimento dell'opera sull'asse Riccione FS – Misano – Cattolica quale estensione del tracciato della 1^ tratta preferendo impostare il collegamento nella zona sud quale prolungamento della linea 125 lungo il percorso della filovia storica (linea) 11 in comune di Riccione con terminal all'Aeroporto Federico Fellini attraverso una diramazione in comune di Rimini lungo il viale Cavalieri di Vittorio Veneto e la Statale Adriatica.
L'Amministrazione Comunale di Riccione respingeva anche la proposta di inserire il rinnovo e la riqualificazione della linea filoviaria esistente attraverso la realizzazione di una linea fra il capolinea di Riccione Terme e la rotatoria di Cavalieri di Vittorio Veneto fra gli interventi progettuali da presentare al bando.
Nonostante tutti i tentativi per addivenire ad una soluzione concordata, il comune di Riccione abbandonava il tavolo, senza più partecipare agli incontri e diffidava gli altri Enti firmatari l'Accordo di Programma a proseguire nel procedimento.
Tutte le analisi tecniche condotte dagli uffici confermavano quanto già oggetto della pianificazione all'interno dell'Accordo di Programma secondo i seguenti punti cardine:

- la centralità e la continuità del collegamento della parte sud del comparto turistico alla tratta centrale ed ai capolinea di Riccione FS, Rimini FS e Rimini Fiera;
- l'impossibilità di garantire maggiori livelli in termini di regolarità e sicurezza del servizio nelle tratte già servite dalla linea 125 e 11 nel comune di Riccione;
- l'inefficienza e l'irrazionalità di un collegamento diretto della infrastruttura di trasporto con l'Aeroporto Federico Fellini, i cui volumi di traffico e le caratteristiche di stagionalità mal si conciliavano con le frequenze del servizio sulle direttrici del Metromare con punte fino a 10';
- la preferenza per un collegamento a corto raggio tramite navetta o sistema ettometrico fra l'Aeroporto con la linea Metromare all'altezza della fermata Miramare Airport attraverso un servizio flessibile in funzione del programma dei voli.

Le Amministrazioni di Cattolica e di Misano Adriatico comunicavano comunque alla Provincia di Rimini la volontà di proseguire nella messa a punto del progetto di prolungamento e incaricavano Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini di sviluppare lo studio di fattibilità nelle modalità richieste nel bando.
Gli uffici tecnici aziendali procedevano quindi alla redazione del progetto complessivo, partendo preliminarmente dall'analisi degli scenari alternativi da cui si deduceva l'imprescindibilità dell'attestazione del capolinea presso la stazione di Riccione quale naturale prosecuzione del primo stralcio ed onde garantire la continuità dei servizi verso Rimini FS e soprattutto Rimini Fiera.
Le analisi eseguite confermavano che lo scenario migliore dal punto di vista trasportistico e di analisi benefici costi era rappresentato dal percorso parallelo alla ferrovia adiacente alla stessa sul lato mare a partire dal viale Giovanni da Verrazzano rispetto a quello sul lato monte (maggiormente impattante in termini di opere d'arte e infrastrutture) ed a quello prossimo al lungomare che non permette la realizzazione di percorsi riservati e risulta confliggere in maniera rilevante con le attività economiche, la viabilità, il sistema dei parcheggi e più in generale ai servizi ivi allocati, impedendo di fatto il raggiungimento degli standard richiesti dal ministero all'interno del bando in termini di velocità commerciale, regolarità e sicurezza dei servizi.
La mancata interlocuzione con il comune di Riccione e la conseguente assenza della necessaria condivisione sulle scelte progettuali ha portato il Comitato di Coordinamento nella seduta dell'08 gennaio 2021, alla scelta di portare avanti come primo stralcio dell'intervento la sola parte di tracciato all'interno del territorio comunale di Misano Adriatico e di Cattolica.

Nell'ambito della Convenzione ex art.30 sottoscritta dagli Enti Proponenti l'intervento, il comune di Misano Adriatico è stato individuato come capofila, anche in virtù del fatto di avere già approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
Il progetto del primo stralcio si estende per 3,6 km a partire dalla via del Mare al confine comunale con Riccione e prosegue interamente in sede protetta a singola via di corsa lungo il viale della Stazione e il viale Litoraneo Sud per raggiungere il capolinea presso il parco Le Navi all'interno del comune di Cattolica.
La linea di trasporto è dotata di n.7 fermate a doppia via di corsa per l'incrocio dei veicoli, opportunamente attrezzate con pannelli a messaggio variabile, diffusione audio/video dell'informazione all'utenza, videosorveglianza e colonnine per la richiesta rapida di soccorso.
L'infrastruttura si configura come un sistema BRT (Bus Rapid Transit) sul modello di quelli già realizzati e progettati in estensione sulla rete del bacino ed accomuna una sede stradale in sede protetta ad un impianto di trazione elettrica di tipo filoviaria ed a impianti di ausilio all'esercizio e regolamentazione delle tratte a singola via di corsa con controllo da remoto con tecnologia mutuata da quella della prima tratta Rimini FS – Riccione FS.
Il servizio sarà svolto da veicoli filosnodati a due casse di tipo full - electric con gruppo di autonomia in titanato di litio in grado di ricaricarsi in linea secondo la tecnologia cosiddetta "IMC – In Motion Charging".
Il quadro economico complessivo dell'intervento di cui è stato richiesto integrale finanziamento a carico dei fondi destinati alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido massa risulta pari a 33.935.104,00 €.
Il tracciato da Misano Adriatico a Cattolica Le Navi si configura come un primo stralcio funzionale dell'intera tratta in partenza da Riccione FS che risulterebbe avere una lunghezza complessiva pari a 7.3 km, 13 fermate intermedie ed un costo complessivo di 49,8 M€.
Evidentemente la mancata realizzazione contestuale dell'intero tracciato fa perdere appetibilità e prestazioni all'intero sistema che perde in velocità commerciale, tempi di percorrenza e regolarità del servizio.
Inoltre elemento fondamentale è costituito dalla necessità di avere una rottura di carico alla stazione di Riccione in quanto la parte promiscua del tracciato all'interno del territorio riccionese non permette di mantenere la frequenze ed i tempi sulla prima tratta e sul futuro collegamento con l'insediamento fieristico.
Proprio in funzione di salvaguardare gli standard prestazionali sulla tratta Riccione FS – Rimini FS – Rimini Fiera, in attesa di completare l'intervento lungo l'intero tracciato occorrerà esercitare il servizio con rottura di carico alla stazione di Riccione FS e trasbordo sul veicolo in partenza verso il capoluogo.
Nonostante questa forte limitazione i parametri di valutazione del progetto si mantengono positivi con l'analisi benefici costi che porta un valore pari a 1,074 (in riduzione rispetto a quello di 1,456 che si otterrebbe sull'intera tratta) ed un TIR Tasso interno di rendimento di 3,62% (anche questo in riduzione rispetto al valore di 6,60% ottenibile nel caso di realizzazione dell'intero collegamento).
Per quanto riguarda la domanda di trasporto potenziale sulla tratta anch'essa risulta particolarmente interessante in quanto viene stimata in 1,1 mln di pass/annui per il primo stralcio che si innalza a 2,3 mln di pass/annui nel caso di realizzazione dell'intera tratta.

C.3 – L'estensione della seconda tratta in direzione Viserba

Nell'ambito delle scelte di pianificazione urbanistica e sviluppo territoriale del segmento nord del comune capoluogo e sulla scorta delle analisi sviluppate all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, l'Amministrazione Comunale di Rimini ha richiesto lo sviluppo di un progetto interno al proprio territorio in diramazione rispetto all'asta Rimini Fiera – Cattolica che potesse collegare la località Viserba, il nuovo centro residenziale, il

principale polo scolastico provinciale e la stazione di Viserba FS posizionata sulle direttrice Ravenna ed a poca distanza dall'area turistica interessata dall'intervento del Parco del Mare.
L'analisi svolta dagli uffici ha evidenziato la possibilità e coerenza con i progetti già in essere per la realizzazione di una rete BRT nel bacino riminese avente medesime caratteristiche tecnologiche di quelle oggetto dell'Accordo di Programma per la realizzazione del TRC e quindi in grado di potere essere ammessi al bando ministeriale per il finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa in scadenza al 15.01.2021.
Il progetto prevede la realizzazione di una diramazione dalla fermata n.6 "Celle" della 2^ tratta del TRC Rimini FS – Rimini Fiera in prossimità dell'intersezione con la via Sacramora e raggiunge la zona centrale della frazione dii Viserba lungo i viali Maestri del Lavori, Ceccaroni, Zangheri, Elvis Presley, Missirini servendo il polo scolastico e la stazione di Viserba FS e percorrendo una breve tratta della via Beltramini in promiscuo (circa 600 metri) per raggiungere la zona centrale residenziale.
Il progetto si sviluppa per 3,5 km a partire dalla fermata "Celle", interamente in sede protetta fino alla fermata del parcheggio Zavattini, in prossimità della stazione di Viserba FS con n.7 fermate intermedie a doppia via di corsa per l'incrocio dei veicoli, opportunamente attrezzate con pannelli a messaggio variabile, diffusione audio/video dell'informazione all'utenza, videosorveglianza e colonnine per la richiesta rapida di soccorso.
L'infrastruttura si configura come un sistema BRT (Bus Rapid Transit) sul modello di quelli già realizzati e progettati in estensione sulla rete del bacino ed accomuna una sede stradale in sede protetta ad un impianto di trazione elettrica di tipo filoviaria ed a impianti di ausilio all'esercizio e regolamentazione delle tratte a singola via di corsa con controllo da remoto con tecnologia mutuata da quella della prima tratta Rimini FS – Riccione FS.
Il servizio sarà svolto da veicoli filosnodati a due casse di tipo full - electric con gruppo di autonomia in titanato di litio in grado di ricaricarsi in linea secondo la tecnologia cosiddetta "IMC – In Motion Charging".
Il quadro economico complessivo dell'intervento di cui è stato richiesto integrale finanziamento a carico dei fondi destinati alla realizzazione di sistemi di trasporto rapido massa risulta pari ad € 38.725.156.
I parametri di valutazione del progetto sono altamente positivi con una domanda di trasporto stimata in 2,0 Mpass/annui con l'analisi benefici costi che porta un valore pari a 1,27 ed un TIR del 5,11%.

C.4 – Ulteriori estensioni del sistema e sviluppi futuri

Come già trattato precedentemente appare evidente la volontà degli Enti Soci nell'ambito del percorso di sviluppo e potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico locale pensare ad una rete di linee Bus Rapid Transit in sede riservata ed a trazione elettrica per garantire all'offerta di trasporto elevati livelli di regolarità e sicurezza del servizio accompagnati da sistemi ad emissioni zero.
Tale rete di trasporto si integrano alle cosiddette linee LAM – Linee portanti ad alta mobilità al fine di costituire la spina dorsale del servizio di trasporto pubblico del bacino provinciale riminese.
I prossimi anni saranno cruciali per la realizzazione e l'ampliamento delle infrastrutture ad impianti fissi a servizio delle linee TPL oggetto di ingenti investimenti nel territorio nazionale in funzione delle disponibilità dei fondi destinati allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa e di quelli del programma Next Generation EU, il cui piano di ripresa e resilienza presentato dal governo richiama l'esperienza riminese quale modello di best practices del settore.
Nei prossimi bandi che verranno pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile potranno trovare spazio ulteriori implementazioni del sistema sia in

direzione sud con il completamento del collegamento verso Cattolica che in direzione nord verso Santarcangelo, la cui Amministrazione Comunale ha già fatto richiesta di potere sottoscrivere l'Accordo di Programma per l'estensione della linea Metromare fino alla locale stazione ferroviaria.
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 Internazionale Federico Fellini con la linea Metromare all'altezza della fermata Miramare Airport attraverso un sistema di tipo ettometrico.
Inoltre sono allo studio degli uffici ulteriori linee di sviluppo nel comune capoluogo con l'estensione dell'impianto filoviario (di cui si ricorda che è stata presentata istanza alla scadenza dell'ultimo bando per la sua valorizzazione e ristrutturazione nel tratto riminese) alla viabilità principale cittadina nel percorso fra viale Toscanini e la stazione ferroviaria.
Per quanto riguarda la linea Metromare Rimini FS – Riccione FS è in corso di valutazione la realizzazione di una bretella anch'essa in sede riservata per mettere in collegamento diretto la fermata Toscanini con l'Ospedale Infermi ed il centro studi della Colonnella ed in prospettiva, lungo l'ex sedime della ferrovia Rimini – San Marino la piastra servizi costituita dalle sedi dell'INPS, dell'ASL, dell'Agenzia delle Entrate, il centro commerciale Le Befane ed il pala105 con capolinea nelle immediate vicinanze del casello autostradale di Rimini Sud.
Infine si segnala che nello scorso mese di Dicembre il Comune di Rimini e P.M.R. hanno presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un progetto per la realizzazione di n.5 parcheggi di attestazione in struttura in corrispondenza delle fermate del Metromare Kennedy, Pascoli, Rivazzurra, Toscanini e Cavalieri di Vittorio Veneto per favorire l'intermodalità delle diverse modalità di trasporto e favorire i collegamenti e l'usufruibilità delle aree a mare della ferrovia nell'ambito del progetto del parco del Mare.
Il progetto presentato, avente un quadro economico stimato di 13,2 mln di euro al fine della realizzazione complessiva di n.843 nuovi posti auto, prevede il riutilizzo delle economie derivanti dai fondi assegnati per la realizzazione della prima tratta del TRC Rimini FS – Riccione FS conseguenti alla chiusura del mutuo presso Cassa Depositi e Prestiti acceso dall'Amministrazione Centrale e dal reintroito della quota interessi da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.
L'istanza presentata in modalità congiunta dal Comune di Rimini e P.M.R. prevede il finanziamento di questo intervento quale opera complementare per lo sviluppo dell'intermodalità con il sistema Metromare ed attraverso l'utilizzo dell'economie del finanziamento assegnato con il decreto 1007/2011.

2.3 PROGETTI ED ATTIVITA' DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso del 2020 le attività dell'ufficio si sono rivolte ad affrontare le necessità derivanti dalle restrizioni imposte alle attività operative derivanti dall'emergenza epidemiologica da Co.VID-19.

Per garantire l'operatività dei dipendenti in regime di smart-working si è proceduto alla creazione di collegamenti VPN per ogni postazione in modo da consentire l'utilizzo da remoto della singola work-station.

Inoltre sono state effettuati acquisti di apparati informatici dedicati allo svolgimento di videoconferenze e di apparati hardware e software per garantire la completa operatività degli uffici anche nella modalità di lavoro a distanza.

Tali attività sono risultate aggiuntive rispetto a quelle ordinarie di 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.

3.INVESTIMENTI

Il principale investimento del 2020 è relativo alla fornitura del materiale rotabile Metromare per il quale si rimanda alla parte di relazione specifica del punto 2.2. Qui di seguito si allega un prospetto riepilogativo (pag.14 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 relative agli anticipi per le tratte di estremità ed al materiale rotabile non ancora entrato in esercizio.

PROGETTO T.R.C.	1995 - 2002	2003 - 2005	2006 - 2008	2009 - 2011	2012 - 2014	2015 - 2016	2017 - 2019	2020	TOTALE al 31/12/20		
Conti accesi alle Immobilizzazioni Finanziarie:											
Depositi al MEF	-	-	2.424.847,59	- 82.582,88	- 178.309,52	- 128.711,04	- 1.049.998,50	- 2.256,94	982.988,71	-	982.988,71
Debiti per Espropri non svincolati presso MEF						-	- 985.245,65	2.256,94	- 982.988,71	-	- 982.988,71
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	2.484.382,16	315,45	4.131.099,14	- 4.131.099,14	-
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**	**2.251.185,20**	**315,45**	**3.897.902,18**		
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	66.662,48	-	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	719.603,37	149.019,69	7.253.305,21	- 6.598.904,50	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	13.437.961,26	668.578,42	64.485.717,73	- 64.485.717,73	-
Fornitura materiale rotabile	-	-	-	-	-	-	533.863,88	8.778.111,52	9.311.975,40	-	9.311.975,40
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	19.665,73		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	370.074,24		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**	**15.457.793,10**	**9.595.709,63**	**89.635.541,23**	-	
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**	**15.673.734,15**	**9.596.025,08**	**93.533.443,41**	**-82.884.912,73**	**10.648.530,68**

4.PRINCIPALI DATI INERENTI ALLA LIQUIDITA' E INDICATORI FINANZIARI

La posizione finanziaria netta al 31.12.2020 era la seguente:

	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018
Depositi bancari	2.963.624	7.814.231	6.886.979
Denaro e altri valori in cassa	1.343	1.874	1.969
Disponibilità liquide	**2.964.967**	**7.815.700**	**6.888.853**
Debiti vs Soci per finanziamenti (entro 12 mesi)			

Debiti vs banche (entro 12 mesi)	1.497.330	475.518	**0**
Debiti finanziari a breve termine	**1.497.330**	**475.518**	**0**
Posizione finanziaria netta a breve termine	**1.467.637**	**7.340.182**	**6.888.853**
Debiti vs Banche (oltre 12 mesi)	**9.111.475**	**10.608.805,03**	**7.100.000**
Debiti vs altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	**9.111.475**	**10.608.805,03**	**7.100.000**
Posizione finanziaria netta	**-7.643.838**	**- 3.268.623**	**-211.147**

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 ed 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 2020 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 5.395.107 con un decremento incremento rispetto al 2019 di euro 1.802.276 ed un decremento di euro 1.409.971 rispetto al budget 2020

Valori in euro	**Consuntivo 2020**	**Consuntivo 2019**	**BUDGET 2020**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0
Totale Altri ricavi e proventi	5.395.107	3.592.831	6.805.078
Di cui Contributi in c/esercizio	0	0	0
Di cui Contributi consortili a pareggio	1.264.000	1.285.786	1.264.000
Di cui Contributo per increm.to qualità TPL L.R.1/2002	0	0	0
Valore della Produzione	**5.395.107**	**3.592.831**	**6.805.078**

Il decremento rispetto al budget è da ricondurre principalmente a:

- euro 550.000 per mancata locazione Metromare;

- euro 913.955 minor utilizzo quota ricavi sospesi per contributi c/capitale per sterilizzazione ammortamenti in quanto i mezzi Metromare di cui l'entrata in servizio era prevista il 01/07 non sono entrati in servizio.

Il decremento è in parte compensato da incrementi già dettagliati in nota integrativa di cui il valore più rilevante di euro 38.500 è relativo a rimborsi vari di euro 34.719 per lavori riqualificazione sostenuti per conto del Comune di Rimini;

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, di euro 5.030.780 inferiore al Valore della produzione, presenta un incremento di euro 1.708.234 rispetto all'anno precedente ed un decremento di euro 1.489.699 rispetto al budget.

Valori in euro	**Consuntivo 2020**	**Consuntivo 2019**	**BUDGET 2020**
Materie prime	15.179	12.443	12.500
Servizi	797.430	1.222.424	1.373.500
Godimento beni di terzi	99.379	93.285	102.100
Totale Personale	688.435	756.835	733.900
Di cui costo personale a somministrazione	107.724	108.864	110.000
Ammortamenti e svalutazioni	2.934.789	508.172	4.045.479
Di cui svalutazione dei crediti compresi att.circ.	0	0	0
Di cui svalutazione delle immobilizzazioni	0	22.070	0
Accantonamenti per rischi	0	620.000	200.000
Altri accantonamenti	433.643	0	0
Oneri diversi di gestione	61.925	109.387	53.000
Costi della Produzione	**5.030.780**	**3.322.546**	**6.520.479**

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

- Per servizi si ha un risparmio di euro 576.070 dovuti principalmente a:

- euro 339.251 per minor oneri per servizi Metromare in quanto l'attività è stata sospesa per diversi mesi a seguito dell'emergenza Covid;

- euro 62.400 per minor oneri utenze telefoniche;

- euro 130.918 per minor oneri per prestazioni tecniche di progettazione relativa al piano particolareggiato Coletti e per minor spese legali;

- euro 7.666 di cui per minor oneri cariche sociali euro 5.806 e per minor oneri collegio sindacale euro 1.860 dovuti a minor gettoni di presenza;

- euro 4.921 per minor oneri servizi amministrativi e contabili;

- euro 7.952 per minor oneri bancari;
- euro 3.927 per minor oneri indennità di mensa;
- euro 9.964 per minor oneri manutenzioni;
- euro 2.075 per minor oneri relative a prestazioni per iniziative professionali;
- euro 4.000 per minor oneri di trasporto;
- euro 1.753 per minor oneri spese di rappresentanza;
- euro 1.477 per minor spese postali.

- Si ha un risparmio di euro 45.465 per minor oneri per costo per il personale dovuti all'utilizzo da parte di un dipendente delle agevolazioni di cui alla L.104 e dall'entrata in maternità di una dipendente;
- Per ammortamenti si ha un risparmio di euro 1.110.690 dovuti principalmente ad euro 869.248 conseguenti allo slittamento dell'ammortamento del materiale rotabile Metromare non ancora entrato in esercizio ed ad euro 227.262 quale minori ammortamenti su investimento Metromare ancora non portati a termine.
- Si ha un incremento, in valore assoluto, degli accantonamenti per oneri e rischi per euro 233.643 dovuti all'accantonamento di oneri per la manutenzione ciclica e periodica per l'impianto filoviario ed il complesso industriale di Via C.A. Dalla Chiesa.

Il risultato operativo a consuntivo, quale differenza tra il Valore ed i Costi della produzione, è pari ad euro 364.327 e la sua incidenza sul valore della produzione è del 6.75 %; presenta uno scostamento positivo rispetto al budget di euro 79.728. 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 2020**	**Consuntivo 2019**	**BUDGET 2020**
Margine operativo lordo (MOL o EBITDA)	3.792.759	1.398.457	4.530.078
Risultato Operativo	364.327	270.285	284.599
EBIT (al lordo dei proventi finanziari)	368.025	276.047	284.599

Valori in euro	**Consuntivo 2020**	**Consuntivo 2019**	**BUDGET 2020**
Risultato prima delle Imposte	94.190	105.200	14.000

Le imposte sul reddito d'esercizio, pari ad euro 94.190 sono dovute alla tassazione di 1/5 della plusvalenza di realizzo su cessione immobile funzionale al TPL 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				
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
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	5.395.107	3.592.831	100,00%	100,00%
PRODOTTO INTERNO LORDO	**5.395.107**	**3.592.831**	**100,00%**	**100,00%**
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.179	12.443	0,28%	0,35%
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo	-	-	0,00%	0,00%
Per servizi	797.430	1.222.424	14,78%	34,02%
Per godimento di beni di terzi	99.379	93.285	1,84%	2,60%
Oneri diversi di gestione	61.925	109.387	1,15%	3,04%
	973.913	1.437.539	18,05%	40,01%
VALORE AGGIUNTO	**4.421.194**	**2.155.292**	**81,95%**	**59,99%**
Costo del lavoro	688.435	756.835	12,76%	21,07%
MOL - EBITDA	**3.732.759**	**1.398.457**	**69,19%**	**38,92%**
Ammortamenti e accantonamenti:	2.934.789	508.172	54,40%	14,14%
a) ammortamenti immobilizzazioni immateriali	6.037	6.991	0,11%	0,19%
b) ammortamenti immobilizzazioni materiali	2.928.752	479.111	54,29%	13,34%
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	22.070	0,00%	0,61%
Svalutazioni dei crediti commerciali	-	-	0,00%	0,00%
Accantonamenti caratteristici	433.643	620.000	8,04%	17,26%
REDDITO OPERATIVO-CARATTERISTICO	**364.327**	**270.285**	**6,75%**	**7,52%**
Proventi e oneri della gestione accessoria (proventi - oneri)			0,00%	0,00%
Proventi da partecipazioni	-	-	0,00%	0,00%
altri proventi finanziari	3.698	5.762	0,07%	0,16%
Utili/perdite su cambi su cambi			0,00%	0,00%
Rivalutazioni	-	-	0,00%	0,00%
Svalutazioni	-	-	0,00%	0,00%
RISULTATO GESTIONE ACCESSORIA	3.698	5.762	0,07%	0,16%
REDDITO OPERATIVO GLOBALE - EBIT	**368.025**	**276.047**	**6,82%**	**7,68%**
Oneri finanziari	273.835	170.847	5,08%	4,76%
REDDITO DI COMPETENZA	**94.190**	**105.200**	1,75%	2,93%
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	**94.190**	**105.200**	**1,75%**	**2,93%**
Imposte sul reddito dell'esercizio	94.190	105.200	1,75%	2,93%
REDDITO NETTO	**0**	**0**	**0,00%**	**0,00%**

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

ANALISI DELLA REDDITIVITA'		
	2020	2019
R.O.E. redditività del capitale proprio (reddito netto/capitale proprio)	0,00%	0,00%

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:

	2020	2019
R.O.I. redditività del capitale investito (reddito operativo/capitale investito)	0,35%	0,27%

	2020	2019
R.O.S. redditività delle vendite (reddito operativo caratteristico/ricavi netti di vendita)	6,75%	7,52%

Valgono le valutazioni fatte per il margine operativo lordo.

	2020	2019
R.I. rapporto d'indebitamento (capitale investito/capitale proprio)	7,68	7,49

L'indice del rapporto di indebitamento rispetto all'esercizio precedente evidenzia un lieve incremento.

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	**2020**	**2019**
Liquidità immediata	**2.964.967**	**7.815.700**
Depositi bancari e postali;	2.963.624	7.814.231
Assegni;	-	-
Denaro e valori in cassa.	1.343	1.469
Liquidità differite	**2.431.919**	**1.721.786**
Crediti v/altri	1.167.107	1.161.305
Crediti v/clienti	1.669	18.228
Crediti v/controllate, collegate e controllanti	1.025.007	291.207
Crediti tributari	221.891	219.477
Crediti tributari e per imposte anticipate	-	-
Ratei e risconti	16.245	31.569
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
Crediti fra le imm. Finanz.	-	-
Liquidità Immediata e Differita	**5.396.886**	**9.537.486**
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	**5.396.886**	**9.537.486**
Immobilizzazioni materiali	**95.684.096**	**89.012.170**
1) terreni e fabbricati;	4.905.777	5.010.972
2) impianti e macchinari;	138.857	162.720
3) attrezzature industriali e commerciali;	77.739	95.746
4) altri beni;	79.913.192	81.872.313
5) immobilizzazioni in corso e acconti.	10.648.531	1.870.419
Immobilizzazioni immateriali	**11.442**	**17.479**
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;	9.548	15.573
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili;	71	83
5) avviamento;	-	-
6) immobilizzazioni in corso e acconti;	-	-
7) altre	1.823	1.823
8) differenze da consolidamento	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	**2.129.177**	**2.129.230**
1) partecipazioni in imprese controllate, collegate, controllanti;	-	-
3) altri titoli;	2.053.007	2.053.007
4) azioni proprie	-	-
5) altri crediti oltre esercizio successivo	76.170	76.223
Crediti v/soci per versamenti ancora dovuti oltre 12 mesi	-	-
Crediti dell'attivo circolante con scadenza oltre 12 mesi	-	-
ATTIVO FISSO	**97.824.715**	**91.158.879**
TOT. CAPITALE INVESTITO	**103.221.601**	**100.696.365**
PASSIVITA'-FINANZIAMENTI	**2020**	**2019**
Debiti a breve termine	5.323.750	1.786.432
Ratei e risconti	68.412.762	70.003.200
PASSIVO CORRENTE	**73.736.512**	**71.789.632**
Debiti a medio lungo termine	14.212.084	13.846.364
Fondi per rischi ed oneri	1.655.413	1.461.904
Fondo TFR	180.444	161.316
PASSIVO CONSOLIDATO	**16.047.941**	**15.469.584**
TOTALE CAPITALE DI TERZI	**89.784.453**	**87.259.216**
I. Capitale sociale	10.833.607	10.833.607
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	-
III. Riserve di rivalutazione	-	-
IV. Riserva legale	163.840	163.840
V. Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VI. Riserve statutarie	-	-
VII. Altre riserve	2.439.701	2.439.702
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo:	-	-
IX. Utile (Perdita) dell'esercizio	-	-
X. Capitale e riserve di terzi	-	-
XI. Utile di terzi	-	-
CAPITALE PROPRIO	**13.437.148**	**13.437.149**
FONTI DEL CAP. INVESTITO	**103.221.601**	**100.696.365**

Stato Patrimoniale a valori percentuali.

STATO PATRIMONIALE A VALORI PERCENTUALI									
	2020		2019			2020		2019	
ATTIVO	importi	%	importi	%	PASSIVO	importi	%	importi	%
Liquidità immediate	2.964.967	2,87%	7.815.700	7,76%	PASSIVITA' CORRENTI	73.736.512	71,44%	71.789.632	71,29%
Liquidita differite	2.431.919	2,36%	1.721.786	1,71%	PASSIVITA' CONSOLID.	16.047.941	15,55%	15.469.584	15,36%
Disponibilità di magazzino	0	0,00%	0	0,00%					
ATTIVO CORRENTE	5.396.886	5,23%	9.537.486	9,47%	CAPITALE DI TERZI	89.784.453	86,98%	87.259.216	86,66%
Immobilizzazioni materiali	95.684.096	92,70%	89.012.170	88,40%	Capitale sociale	10.833.607	10,50%	10.833.607	10,76%
Immobilizzazioni immateriali	11.442	0,01%	17.479	0,02%	Riserve+Utili	2.603.541	2,52%	2.603.542	2,59%
Immobilizzazioni finanziarie	2.129.177	2,06%	2.129.230	2,11%	Patrimonio netto di terzi	0	0,00%	0	0,00%
ATTIVO IMMOBILIZZATO	97.824.715	94,77%	91.158.879	90,53%	CAPITALE PROPRIO	13.437.148	13,02%	13.437.149	13,34%
CAPITALE INVESTITO	103.221.601	100,00%	100.696.365	100,00%	CAPITALE INVESTITO	103.221.601	100,00%	100.696.365	100,00%

Indici di liquidità.

INDICI FINANZIARI DI LIQUIDITA'		
	2020	2019
R.C. rapporto corrente (attivo corrente/passivo corrente)	0,07	0,13

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.

	2020	2019
T.A. indici primario di liquidità o acid test (liquidità immedate+liquidita differite)/passivo corrente)	0,07	0,13

Variazione del CCN.

	2020	2019
C.C.N. capitale circolante netto (attivo corrente - passivo corrente)	-68.339.626	-62.252.146

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		
	2020	2019
I.M.S. indice del margine di struttura (capitale proprio/attivo immobilizzato)	0,14	0,15
	2020	2019
I.M.A.S.A. indice del margine di struttura allargato (capitale proprio + passivo consolidato/attivo immobilizzato)	0,30	0,32

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 2020.

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 2020 gli impieghi finanziari hanno riguardato principalmente l'investimento nell'immobilizzazione Metromare (Trasporto Rapido di Costa) che nell'anno ha assorbito circa 5,9 milioni di euro.

Nel corso del 2020 P.M.R. ha sostenuto gli investimenti con risorse proprie e con i contributi c/capitale ricevuti 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 alle risorse del finanziamento ponte per l'acquisto del materiale rotabile Metromare.

Le principali fonti finanziarie sono state:

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

Per quanto riguarda il contributo dallo Stato relativo al finanziamento dell'opera Metromare per euro 39.617.305, nel corso dell'esercizio sono state riscosse le tranches richieste sino a marzo 2020 per un totale di euro 826.332.

Dobbiamo ancora procedere alla rendicontazione di quanto sostenuto da aprile a dicembre 2020 solo a seguito di visita di verifica impianti da parte di MIT Ustif. L'importo che andremo ad incassare, in relazione a quest'ultima rendicontazione, si attesta in euro 262.980.

Per quanto riguarda il contributo Statale, per tramite del Comune di Rimini, relativo al finanziamento del materiale rotabile Metromare, nel corso dell'esercizio è stato incassato un totale di euro 1.632.825.

Si informa che P.M.R. avrebbe dovuto incassare nel 2020, sulla base del piano di contribuzione impegnato dallo Stato relativo al finanziamento sull'acquisto del materiale rotabile Metromare, anche l'importo di euro 708.000 che è stato effettivamente liquidato dal Comune di Rimini solo il 02 febbraio 2021.

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 2020 è proseguita l'attività di sorveglianza e di valutazione dei rischi aziendali sotto il coordinamento del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione incaricato Dott. Marco Valeri.

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".

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.

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).

Per quanto riguarda l'emergenza pandemica derivante dal Covid-19 è stato assunto specifico protocollo per la riduzione del rischio sulla base delle indicazioni pervenute dalle autorità sanitarie.

Nello specifico si è fatto ampio ricorso all'attività da remoto ed allo smart-working attraverso la sottoscrizione di un accordo aziendale, al contingentamento degli accessi negli uffici ed alla rotazione del personale presente negli uffici (non più di una persona per locale).

Inoltre si è proceduto all'installazione di plexiglass per la separazione delle postazioni e rafforzati i servizi di pulizia e sanificazione degli ambienti.

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.

L'Amministratore Unico 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 2020 ai fini della corresponsione dei contributi consortili spettanti.
- L'anno 2020 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 2020 del 1,04%. 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.

All. 2 rendicontazione obiettivi strategici assegnati per l'anno 2020

A	B	C	D	E	F	G	H
				% CONSEGUIMENTO			
	OBIETTIVI STRATEGICI	pesatura % del singolo obiettivo su complesso degli obiettivi	BREVE RELAZIONE (con riferimento al 31/12/2020	percentuale di raggiungimento al 30/06/2020	percentuale di raggiungimento ponderata al 30/06/2020 (C x E)	percentuale di raggiungimento al 31/12/2020	percentuale di raggiungimento ponderata al 31/12/2020 (C x G)
1	Completamento fornitura veicoli Exqui.city e perfezionamento di tutte le attività propedeutiche all'avvio dell'esercizio del sistema di Trasporto Rapido di Massa denominato "MetroMare" di esclusiva competenza di PMR.	45%	Sono stati consegnati n. 3 veicoli ExquiCity18T, utilizzati al fine di ottenere il rilascio del nulla osta del MIT - USTIF (verbale del 24.11.2020). La consegna dei restanti 6 veicoli è stata sospesa in attesa di indicazioni riguardo al luogo di effettuazione delle prove di tensione elettrica, in genere svolto dal Funzionario USTIF presso la sede del Fornitore (Belgio). L'emergenza COVID ha reso necessario individuare un sito in Italia	5% (*)	2,250%	50%	22,5%
2	Retrocessione aree espropriate per "Metromare" e non utilizzate; avvio attuazione obbligazioni assunte con Accordi bonari stipulati con espropriati	15%	L'emergenza COVID condiziona fortemente le relazioni con gli espropriati e la sottoscrizione di atti notarili	5% (*)	0,750%	10%	1,5%
3	Manutenzioni ordinarie e straordinarie sui beni a servizio del Trasporto Pubblico Locale (infrastruttura "MetroMare", officina, flovia, deposito, pensiline, paline). Locazione dei beni a servizio del TPL e confronto con AMR per definizione loro valori in sede di gara per aggiudicazione del servizio.	15%	Sono state effettuate tutte le manutenzioni che avrebbero potuto condizionare l'effettuazione del servizio di TPL. Le proposte di a revisione delle condizioni contratti di locazione presentate ad AMR non sono state accolte, anche a causa delle difficoltà sopravvenute a seguito del primo "lockdown COVID. Ad Agosto/settembre è stata perfezionata una proroga dei contratti scaduti il 31.12.2019.	50%	7,500%	100%	15,0%
4	Valorizzazione/vendita del patrimonio immobiliare non strettamente connesso con le funzioni del Trasporto Pubblico Locale.	15%	Il 21.12.2020 è stato siglato fra Comune di RN e PMR un Accordo ex art 18 L.R. 20/2000 per la definizione dei contenuti del "Comparto Coletti Metromare". I successivi e fisiologici passaggi amministrativi di competenza del Comune di RN prima della vendita potranno esaurirsi in un termine stimabile in circa 18 mesi da gennaio 2021.	80%	12,000%	100%	15,0%
5	acquisizione di ulteriori servizi/attività dagli Enti Soci (es: studi per implementazione del sistema "Metromare"; procedure per reperimento finanziamenti statali).	10%	Sono stati predisposti i seguenti n. 3 progetti di fattibilità tecnico-economica per presentare altrettante Istanze di finanziamento statale entro il 15.01.2021:1) 1° stralcio terza tratta TRC Misano - Cattolica; 2) bretella TRC Rimini Celle- Viserba; 3) realizzazione estensioni linea flioviaria (nel territorio del Comune di Rimini)	100%	10,000%	100%	10,0%
	TOTALE	100%			32,500%		64,0%
	(*) ritardo causa COVID19						

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 disposizioni 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 2020 di euro 5.030.780 al netto degli ammortamenti e svalutazioni pari ad euro 2.934.789, degli eventuali oneri straordinari (precedentemente inseriti, fino a tutto il 2015, alla voce "E" del conto economico) - risulta essere di euro 2.095.991, valore inferiore al costo della produzione del previsionale 2020 di euro

2.475.000, quest'ultimo ovviamente riparametrato al netto delle stesse poste portate in detrazione del consuntivo 2020.

	CONSUNTIVO 2020	PREVISIONALE 2020
Costo della Produzione "B"	5.030.780	6.520.479
Ammortamenti e svalutazioni	- 2.934.789	- 4.045.479
Sopravvenienza passiva (ex "E")	0	
Spese rimborsate da Comune di Rimini		
Costo della Produzione netto	2.095.991	2.475.000

Il costo del personale a consuntivo 2020 al netto delle categorie protette risulta essere di euro 688.435 inferiore a quanto previsto di euro 733.900 nel previsionale. La differenza è principalmente dovuta all'utilizzo da parte di un dipendente della L.104 e di una dipendente entrata in maternità.

Si attesta che nel previsionale 2021, 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 2021	PREVISIONALE 2017	CONSUTIVO 2019
Costo della produzione netto	2.122.354	5.623.691	2.064.706
Di cui costo personale (*)	744.400	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. del 16 marzo 2021.

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.15 a 18 e per quanto riguarda i debiti da pag.25 a 27 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, 20.05.2021

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.

PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE

VIA DARIO CAMPANA 67 RIMINI 47922 RN
Capitale sociale € 10.833.607 i.v.
Registro Imprese di ROMAGNA - FORLI'-CESENA E RIMINI n. 02157030400

Bilancio chiuso al 31/12/2020

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI

All'Assemblea dei Soci
della PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE

Premessa
Il collegio sindacale, nell'esercizio chiuso al 31/12/2020, ha svolto sia le funzioni previste dagli artt. 2403 e ss. c.c. sia quelle previste dall'art. 2409-bis (o art. 2477 c.c.).
La presente relazione unitaria contiene nella sezione A) la "*Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39*" e nella sezione B) la "*Relazione ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.*".

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio
Giudizio
Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della società PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE, costituito dallo stato patrimoniale al 31/12/2020, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE al 31/12/2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio
Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità del revisore per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio.
Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto esposto nella nota integrativa e relazione sulla gestione relativamente alle iniziative portate a compimento dall'organo amministrativo nel corso dell'esercizio, le quali hanno influenzato il bilancio d'esercizio della società PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE ed in particolare:

MORATORIA MUTUI
- La società ha richiesto, a seguito dell'epidemia Covid-19 ai sensi del Decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 e del successivo Decreto Legge14 agosto 2020, n. 104 la sospensione delle rate di giugno e dicembre 2020 del rimborso della quota capitale sul contratto di mutuo Iccrea Banca Impresa n.9737022502832/2017 per complessivi € 528.388,92. L'istituto di credito ha concesso la sospensione

delle quote capitale del mutuo in data 19 maggio 2020 con lo slittamento di un anno del piano di ammortamento.

OPERAZIONI STRAORDINARIE

- Si è avuta nel corso dell'esercizio 2020 una sopravvenienza attiva di carattere straordinario di euro 983.699 generata dal fatto che il fornitore che ha sostituito l'A.T.I. fallito nella fornitura del materiale rotabile Metro Mare ha riconosciuto l'importo già liquidato sulla fornitura del primo mezzo, già svalutato dall'azienda a seguito del fallimento, quale acconto sulla nuova fornitura detraendo proporzionalmente l'importo sulle singole fatture sino ad ora emesse.

Responsabilità dell'organo amministrativo e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

L'organo amministrativo è responsabile per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

L'organo amministrativo è responsabile per la valutazione della capacità della società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. L'organo amministrativo utilizza il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della società.

Responsabilità del revisore per la revisione contabile del bilancio d'esercizio
I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.
Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali ISA Italia, abbiamo esercitato il giudizio professionale e mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:
• abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
• abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della società;
• abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dall'organo amministrativo, inclusa la relativa informativa;
• siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte dell'organo amministrativo del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza

significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
• abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
• abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge o regolamentari
L'organo amministrativo della PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE al 31/12/2020, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE al 31/12/2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.
A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della PATRIMONIO MOBILITA' PROVINCIA DI RIMINI - P.M.R. SRL CONSORTILE al 31/12/2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.
Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

B) Relazione sull'attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nel rispetto delle quali abbiamo effettuato l'autovalutazione, con esito positivo, per ogni componente il collegio sindacale.

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

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci ed abbiamo acquisito le determine dell'amministratore unico, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
Abbiamo acquisito dall'amministratore unico, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sul perdurare degli impatti prodotti dall'emergenza sanitaria Covid-19 anche nei primi mesi dell'esercizio 2021 e sui fattori di rischio e sulle incertezze significative relative alla continuità aziendale nonché ai piani aziendali predisposti per far fronte a tali rischi ed incertezze nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società e in ordine alle misure adottate per fronteggiare la situazione emergenziale da Covid-19, anche tramite la raccolta di informazioni dall'organo amministrativo e dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, nell'ambito delle nostre attribuzioni e per quanto ci è stato reso possibile, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile anche con riferimento agli impatti dell'emergenza da Covid-19 sui sistemi informatici e telematici, anche in funzione della rilevazione tempestiva di situazioni di crisi o di perdita della continuità, nonché sull'affidabilità di questi ultimi a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dall'organo di amministrazione (e dai responsabili delle funzioni se individuate) e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
Non sono pervenute denunzie dai soci ex art. 2408 c.c.
Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati pareri previsti dalla legge.
Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

B2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Per quanto a nostra conoscenza, l'organo amministrativo, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 5, c.c.
In considerazione della deroga contenuta nell'art. 106, comma primo, del D.L. 17 marzo 2020, n. 18 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 e successive integrazioni, l'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio è stata convocata entro il termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio
I risultati della revisione legale del bilancio da noi svolta sono contenuti nella sezione A) della presente relazione.

B3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta il collegio propone alla assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2020, così come redatto dall'organo amministrativo.

Rimini, 07/06/2021

Il collegio sindacale

LAURI ROBERTO, presidente collegio sindacale

(Firmato digitalmente)

PASSERINI MARIANGELA, sindaco effettivo

(Firmato digitalmente)

CERRI GIUSEPPE, sindaco effettivo

(Firmato digitalmente)

Il sottoscritto Dott. Cingolani Pierfrancesco, iscritto all'Albo dei Dottori commercialisti e degli Esperti Contabili di Rimini al N. 238/a, ai sensi dell'art. 31 comma2-quinquies della Legge 340/2000, che il verbale di assemblea ordinaria, la relazione di gestione e la relazione dei sindaci sono conforme all'originale depositati presso la società