

PROGETTO DI

A) TRASFORMAZIONE DEL CONSORZIO “AGENZIA MOBILITA’ PROVINCIA DI RIMINI - A.M.”

IN

“AGENZIA MOBILITA’ PROVINCIA DI RIMINI - A.M. S.R.L. CONSORTILE”

(ai sensi dell’articolo 115, commi 7 bis ed 1, del D.Lgs.18.08.2000, n.267)

E

B) SUCCESSIVA AGGREGAZIONE DELLE TRE AGENZIE DELLA MOBILITÀ ROMAGNOLE

(“A.M. S.R.L. CONSORTILE”, “A.T.R. S.R.L. CONSORTILE” ED “AMBRA S.R.L.”)

IN

UN’UNICA “AGENZIA MOBILITA’ ROMAGNOLA - A.M.R. S.R.L. CONSORTILE”

**(mediante scissione parziale proporzionale delle prime due società a beneficio della terza,
ai sensi dell’articolo 2506 e seguenti c.c.)**

**APPROVATO DAL C.D.A. DI “AGENZIA MOBILITA’ PROVINCIA DI RIMINI - A.M.” IN DATA 04/12/2014
(IN ESECUZIONE DEL MANDATO CONFERITOGLI DALL’ASSEMBLEA CONSORTILE CON DELIBERA
N. 2 DEL 08/04/2014- allegata-)**

Quadro di riferimento normativo

La normativa statale

La normativa statale in materia di servizio di “trasporto pubblico locale di persone” (t.p.l.) stabilisce quanto segue:

- 1) il D.Lgs.18.11.2007, n.422 (c.d. “decreto Burlando”), in attuazione della legge 15.03.1997, n.59, individua le funzioni e i compiti conferiti alle regioni e agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale e fissa i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, prevedendo:
 - 1.a) la delega alle regioni dei compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale quali: la definizione degli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, la redazione dei relativi piani regionali e dei loro aggiornamenti e l’approvazione dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni fra le varie modalità, favorendo quelle a minore impatto ambientale;

- 1.b) l'adozione, da parte delle regioni stesse, di una legge puntuale di individuazione delle funzioni, trasferite o delegate agli enti locali in materia di trasporto pubblico locale, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale;
- 1.c) la liberalizzazione del settore attraverso l'affidamento dei servizi con procedure concorsuali;
- 1.d) la costituzione, in ogni regione, di un fondo destinato ai trasporti, con risorse regionali e con risorse trasferite dallo stato;
- 1.e) la razionalizzazione delle reti, attraverso l'integrazione modale e la tariffazione unificata;
- 1.f) la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali o in società cooperative a r.l.;
- 2) l'art.3-bis, comma 1, del D.L.13.08.2011, n.138 (convertito in L.14.098.2011, n.148), assegna alla competenza delle regioni l'organizzazione dello svolgimento dei "servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica" (quali il t.p.l.) e la definizione del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio;
- 3) l'articolo 3 bis, comma 1 bis, del D.L.13.08.2011, n.138, convertito in L.14.09.2011, n.148, prevede che *"Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo"*;
- 4) l'articolo 43 del D.D.L. "di stabilità" per l'anno 2015 (attualmente in corso di discussione in parlamento, per la relativa approvazione entro il 31/12/2014) rende obbligatoria, per gli enti locali, la partecipazione agli enti di governo degli ambiti territoriali ottimali, attraverso l'aggiunta, alla norma sopra indicata, delle parole *"cui gli enti locali partecipano obbligatoriamente, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 90, della L.07.04.2014, n.56"* (c.d. "Legge Del Rio");
- 5) l'articolo 1, comma 90, della L.07.04.2014, n.56" (c.d. "Legge Del Rio") prevede che:
"Nello specifico caso in cui disposizioni normative statali o regionali di settore riguardanti servizi di rilevanza economica prevedano l'attribuzione di funzioni di organizzazione dei predetti servizi, di competenza comunale o provinciale, ad enti o agenzie in ambito provinciale o sub-provinciale, si applicano le seguenti disposizioni, che costituiscono principi fondamentali della materia e principi fondamentali di coordinamento della finanza pubblica ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione:
- a) *il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 92 ovvero le leggi statali o regionali, secondo le rispettive competenze, prevedono la soppressione di tali enti o agenzie e l'attribuzione delle funzioni alle province nel nuovo assetto istituzionale, con tempi, modalità e forme di coordinamento con regioni e comuni, da determinare nell'ambito del processo di riordino di cui ai*

commi da 85 a 97, secondo i principi di adeguatezza e sussidiarietà, anche valorizzando, ove possibile, le autonomie funzionali;

- b) per le regioni che approvano le leggi che riorganizzano le funzioni di cui al presente comma, prevedendo la soppressione di uno o più enti o agenzie, sono individuate misure premiali con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro per gli affari regionali, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica."

In sostanza la normativa statale impone l'organizzazione dei "servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica" (quali il t.p.l.) unicamente per "ambiti territoriali ottimali" (di norma non inferiori ai territori provinciali), di cui assegna l'individuazione alle regioni. L'intenzione del legislatore sembra essere – per quanto si evince dalla Legge Del Rio, di cui però al momento mancano i decreti attuativi relativi a quanto richiamato nelle lettere a) e b) sopra illustrate – quella di rendere obbligatoria la partecipazione degli enti locali alle autorità di governo degli ambiti territoriali ottimali e contestualmente incentivare la soppressione, da parte dello stato e/o delle regioni, delle autorità di governo di ambiti provinciali o sub-provinciali, con contestuale trasferimento - in tal caso - del ruolo di autorità in capo alle province (come enti di secondo livello).

La normativa regionale

La normativa attuale della Regione Emilia-Romagna in materia di trasporto pubblico locale (t.p.l.) e di "agenzie della mobilità", in sintesi, stabilisce quanto segue:

- 1) l'articolo 19, comma 1, della L.R.02.10.1998, n.30, prevede che **"Le Province e i Comuni costituiscono, per ciascun ambito territoriale provinciale, una agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza"**;
- 2) l'articolo 19, comma 2, della L.R.02.10.1998, n.30, prevede che **"l'agenzia è costituita nelle forme organizzative previste dall'articolo 25, comma 1, lettera a) della L.R.E.R. 10 del 2008"** (ovvero s.r.l. "pura" - che non svolga altre attività - con amministratore unico);
- 3) l'articolo 25, comma 1, della L.R.E.R.30.06.2008, n.10, stabilisce testualmente:

In relazione alle Agenzie locali per la mobilità la Regione promuove:

- a) ***l'adozione di forme organizzative, quali società di capitali a responsabilità limitata il cui statuto preveda che l'amministrazione della società sia affidata ad un amministratore unico.....;***
- b) ***lo scorporo delle attività gestionali non strettamente connesse con le funzioni proprie attribuite dalla legge regionale alle agenzie stesse, con particolare riguardo alla gestione del trasporto pubblico locale, della sosta, dei parcheggi, dell'accesso ai centri urbani;***
- c) ***il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà delle società di gestione da parte delle Agenzie locali per la mobilità;***
- d) ***l'applicazione del sistema tariffario integrato regionale, con **superamento delle funzioni di gestione della tariffazione;*****

- e) *l'applicazione delle modalità contrattuali che valorizzano la **responsabilità imprenditoriale del soggetto gestore attraverso la titolarità dei ricavi tariffari**;*
- f) ***l'accorpamento degli ambiti territoriali ottimali** di cui all'articolo 24;*
- g) *la progettazione dei servizi sulla base di una stretta integrazione con gli strumenti di pianificazione di competenza degli enti locali.*

Gli adempimenti previsti da queste due norme andavano effettuati entro il 30/06/2010 (ma in caso di inadempimento non erano previste sanzioni);

- 4) l'articolo 19, comma 1 bis (introdotto dalla L.R.25.07.2013, n.9) della L.R.02.10.1998, n.30, prevede che *"al fine di semplificare la governance del sistema, **entro il 31 dicembre 2014** (il termine originario del 31/12/2013 è stato posticipato di un anno dall'articolo 27, comma 1, della L.R.E.R.18.07.2014, n.17) **gli enti locali di cui al comma 1 (province e comuni), in coerenza con gli ambiti sovra-bacinali di cui all'articolo 24 della L.R.E.R.30.06.2008, n.10, provvedono ad attuare la fusione delle agenzie locali per la mobilità**"* (anche in questo caso non sono previste sanzioni per l'eventuale inadempimento);
- 5) l'atto di indirizzo triennale 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del t.p.l., approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa Regionale della Regione Emilia-Romagna n.32 del 20 dicembre 2010, ai sensi dell'art.8 della suddetta L.R.E.R.10/1998:
 - 5.a) conferma il processo di razionalizzazione del sistema del t.p.l., definito con la legge regionale n.10/2008, attraverso uno snellimento organizzativo delle agenzie, che ne delinea il riassetto territoriale, il ruolo e la ripartizione delle competenze rispetto alle società di gestione del t.p.l. ed evidenzia la distinzione fra le funzioni di controllo e quelle di gestione del trasporto pubblico;
 - 5.b) conferma altresì le funzioni delle agenzie locali, quali soggetti regolatori pubblici di bacino nell'ambito del governo del t.p.l., nonché di attuatori delle politiche di mobilità individuate dagli enti locali;
 - 5.c) prevede percorsi di fusione tra agenzie locali per la mobilità;
- 6) in attuazione dell'articolo 3-bis del D.L.13.08.2011 n.138, convertito in L.14.09.2011, n.148, che, come sopra detto, attribuisce alle regioni l'organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica e la definizione del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, **la Regione Emilia-Romagna, con deliberazione della propria Giunta n.908 del 02/07/2012, ha individuato i seguenti 5 ambiti ottimali per l'organizzazione del trasporto pubblico su gomma:**
 - 6.a) Ambito Trebbia - Piacenza;**
 - 6.b) Ambito Taro - Parma;**
 - 6.c) Ambito Secchia Panaro - Reggio Emilia e Modena;**
 - 6.d) Ambito Reno - Bologna e Ferrara;**
 - 6.e) Ambito Romagna - Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.**

In sostanza le disposizioni regionali sopra richiamate mirano a realizzare una razionalizzazione del sistema del t.p.l. emiliano-romagnolo, attraverso uno snellimento organizzativo delle relative agenzie, che ne delinea il riassetto territoriale, il ruolo e la ripartizione delle competenze rispetto alle società di gestione, evidenziando la distinzione fra le funzioni di controllo e quelle di gestione del trasporto pubblico e dando vita, mediante

accorpamento dei 9 ambiti provinciali attualmente esistenti (uno per ogni provincia), a soli 5 ambiti territoriali ottimali (dei quali due "provinciali" e tre "sovra-provinciali"), ciascuno "presidiato" da una sola agenzia, in forma giuridica di s.r.l. - con amministratore unico - "pura" (che non svolga altre attività), prevedendo conseguentemente, relativamente all'ambito Romagna, un'unica autorità di regolazione.

La situazione romagnola pregressa

A fronte della disposizioni normative regionali sopra indicate:

- 1) **in data 09/06/2009** (previa approvazione nei rispettivi organi consiglieri) **i sette enti pubblici locali soci di riferimento sia delle tre agenzie della mobilità romagnole all'epoca ed attualmente esistenti ("consorzio A.T.R." di Forlì-Cesena, "consorzio A.M." di Rimini e "Ambra s.r.l." di Ravenna), sia dei tre gestori del t.p.l. ("A.V.M. s.p.a.", "Tram Servizi s.p.a." e "A.T.M. s.p.a.") all'epoca esistenti in Romagna (ovvero le tre province di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna e i quattro comuni di Rimini, Forlì, Cesena e Ravenna) hanno stipulato una "convenzione per l'aggregazione delle aziende pubbliche romagnole del t.p.l." con cui si sono impegnati, oltre all'unificazione delle tre aziende di gestione (poi avvenuta, con costituzione della Star Holding s.p.a, poi ridenominata Start Romagna s.p.a., che ha fuso per incorporazione le tre aziende preesistenti suddette), anche a
 - 1.a) **rendere le rispettive tre agenzie della mobilità conformi alle disposizioni normative sopra indicate** (attraverso cessione della bigliettazione ai gestori - avvenuta - scorporo a terzi delle rispettive attività non consentite dalle norme sopra indicate - ad esempio i parcheggi - ad oggi avvenuto solamente parzialmente e trasformazione in s.r.l.);
 - 1.b) far svolgere, alle rispettive agenzie della mobilità, le attività di progettazione e controllo della mobilità nei rispettivi tre bacini in modo coordinato, attraverso la stipula di apposita convenzione tra le medesime.**
- 2) **in data 30/07/2010 i medesimi sette enti pubblici locali di riferimento, hanno stipulato una "convenzione per la definizione delle regole di governance di Start Romagna s.p.a. e per l'accorpamento delle agenzie della mobilità"** con cui, tra le altre cose, si sono impegnati a:
 - 2.a) porre la sede legale e la direzione generale di Start Romagna s.p.a. a Cesena (cosa avvenuta solamente in parte, relativamente alla sede legale, ma non relativamente alla direzione generale, di fatto rimasta a Rimini);
 - 2.b) designare l'organo amministrativo di Start Romagna a rotazione per triennio (nel seguente ordine di indicazione del presidente: prima Rimini, poi Forlì-Cesena e poi Ravenna) (cosa già avvenuta);
 - 2.c) **una volta realizzata l'agenzia unica della mobilità, porne la sede e la direzione a Rimini e affidare la designazione del relativo legale rappresentante a rotazione per triennio (prima Ravenna, poi Forlì-Cesena, poi Rimini);**

La situazione romagnola attuale e futura

La trasformazione dei due consorzi (A.M. ed A.T.R.) in due s.r.l. consortili

In attuazione, sia pure tardiva, delle disposizioni delle leggi regionali sopra indicate e degli impegni già assunti, sopra richiamati, le due agenzie della mobilità di Forlì-Cesena (consorzio A.T.R.) e di Rimini

(consorzio A.M.) devono dunque trasformarsi in due s.r.l. consortili, sulla base dei rispettivi patrimoni attuali (per A.M. identificato e quantificato - a valore contabile - nella **situazione patrimoniale** (di prossima approvazione), mantenendo l'attuale sede legale, gli attuali organi amministrativi e di controllo, nonché gli attuali patrimoni e personale dipendente, ma dotandosi di un nuovo **statuto** (per A.M. allegato al presente atto, quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla **lettera B**) - con le clausole tipiche delle s.r.l. consortili - che contempli lo svolgimento di tutte le attività attualmente svolte (per A.M., in sostanza, le attività di progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione di beni strumentali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di persone - tra i quali, in particolare la linea di trasporto rapido costiero da Rimini Fiera a Cattolica, denominata "t.r.c." - "trasporto rapido costiero" - e le funzioni di "agenzia della mobilità"); tale trasformazione risponderebbe alle disposizioni dell'articolo 19, comma 2, della L.R.02.10.1998, n.30 e dell'articolo 25, comma 1, della L.R.E.R.30.06.2008, n.10, sopra richiamate. Si precisa che - relativamente ad A.M. - la proposta redatta prevede la possibilità di costituire l'organo amministrativo della nuova s.r.l. consortile riminese, alternativamente in forma monocratica (amministratore unico, come previsto letteralmente dalla norma) o collegiale (c.d.a. di n.3 persone, delle quali, comunque, solamente una eventualmente remunerata). Ciò consentirebbe all'attuale cda del consorzio AM di rimanere in carica fino alla sua naturale scadenza, tenendo anche conto del fatto che, a seguito della prevista operazione di scissione delle attività relative alla funzione di "agenzia della mobilità", non imporrebbe più alla società che residua l'obbligo di prevedere un organo monocratico indicato dalla normativa regionale per le Agenzie di mobilità.

La trasformazione in questione risponderebbe all'esigenza di superare l'attuale veste giuridica ("consorzio di funzioni ex articolo 31 del D.Lgs.267/2000) di A.M., per aderire:

- a) all'obbligo (di agenzia della mobilità in forma giuridica di s.r.l.) imposto dalle disposizioni normative regionali sopra richiamate;
- b) al previsto imminente futuro mutamento delle attività da essa svolte (unicamente progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione di beni strumentali al t.p.l., - tra i quali, in particolare il "t.r.c." sopra già indicato - ma non più funzioni di agenzia della mobilità), quando il duplice percorso di trasformazione e scissione qui descritto si realizzasse integralmente.

A seguito della trasformazione gli enti locali che oggi sono soci (o meglio "consorziati") del "consorzio A.M.", domani sarebbero soci del nuovo "consorzio in forma di s.r.l.", ovvero di "A.M. s.r.l. consortile", con le stesse identiche quote con cui attualmente partecipano al consorzio e, in base alle disposizioni del già richiamato art.115, comma 1, del D.Lgs.18.08.2000, n.267, "A.M. s.r.l. consortile", conserverebbe tutti i diritti e gli obblighi dell'attuale "consorzio A.M." e subentrerebbe ad esso in tutti i rapporti giuridici, attivi e passivi, ad esso facenti capo, incluso il vigente *"Accordo di programma per la realizzazione del trasporto rapido costiero (t.r.c.) Cattolica - Rimini Fiera"* del 15/07/2008. Conseguentemente la trasformazione societaria dianzi descritta (così come la successiva scissione parziale proporzionale di "AM srl consortile" di seguito prevista) pur costituendo "variazione di natura giuridica" non pare incidere sulla realizzazione dell'infrastruttura TRC ai sensi dell'articolo 14 dell'Accordo di Programma sopra richiamato, anche se una valutazione prudenziale induce a ritenere quanto mai opportuno acquisire il previo espresso formale assenso dei soggetti interessati.

La successiva scissione parziale proporzionale delle due s.r.l. consortili a beneficio di "Ambra s.r.l."

Una volta realizzata la suddetta duplice trasformazione, le tre agenzie romagnole - così costitutesi in forma di s.r.l., al fine di dare attuazione alla normativa regionale relativa all'unificazione delle agenzie della mobilità sopra indicata - potranno poi aggregarsi in un unico soggetto sovra-provinciale (romagnolo) attraverso la **scissione parziale e proporzionale - ai sensi dell'articolo 2506 e seguenti c.c. - di ciascuna delle due "neonate" s.r.l. consortili a beneficio della terza attuale agenzia della mobilità (di Ravenna), "Ambra s.r.l."** . Tale ultima società a fronte dell'apporto, appunto con scissione, dalle altre due s.r.l. consortili, dei rispettivi rami d'azienda attualmente dedicati alla "agenzia della mobilità" (costituiti, sia per A.T.R. che per A.M., esclusivamente da liquidità e dipendenti, per preciso accordo intercorso tra i rispettivi soci di riferimento, finalizzato alla "costituzione" di una soggetto giuridico "leggero" - privo, cioè, della proprietà di beni strumentali al t.p.l., che peraltro sarebbero molto diversi - da un bacino all'altro - per tipologia e per valore), assumerebbe il ruolo di agenzia unica della mobilità romagnola e la veste di "s.r.l. consortile", ovvero senza scopo di lucro (contrariamente ad oggi), cambierebbe la propria denominazione "in Agenzia Mobilità Romagnola - A.M.R. - s.r.l. consortile" e si doterebbe di un nuovo **statuto**, concordato tra i soci di riferimento dei tre ambiti romagnoli (allegato al presente progetto, quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla **lettera C**);

Sulla base delle intese raggiunte nei mesi scorsi dai soci di riferimento dei tre bacini, il "progetto di scissione" (che - ai sensi delle disposizioni dell'art. 2506 bis c.c. - dovrebbe essere predisposto dagli organi amministrativi delle tre agenzie-s.r.l.), dovrebbe fondarsi sulle seguenti condizioni, sintetizzate nel **"Documento riepilogativo progetto aggregazione in un'agenzia unica del t.p.l. in ambito romagnolo - marzo 2014"**, predisposto dal consulente Ferretti Consulting s.r.l. nel mese di marzo 2014, su incarico congiunto delle tre agenzie attuali (già consegnato¹ ai soci di A.M. nei giorni antecedenti l'assemblea dei soci dell'8 aprile 2014 e nuovamente allegato al presente progetto, quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla **lettera D**):

- a) **sede legale** e direzionale **nel Comune di Cesena** (con conseguente e contestuale spostamento della sede legale del gestore Start Romagna s.p.a. da Cesena a Rimini, ove è già collocata la relativa sede direzionale);
- b) **oggetto sociale** consistente nello svolgimento - con scopo consortile - nell' "ambito territoriale romagnolo", di **tutte le funzioni di "agenzia della mobilità"** previste dalle norme di legge vigenti in materia di trasporto pubblico di persone e quelle spettanti agli enti soci in materia di trasporto di persone da essi eventualmente delegate;
- c) **"governance" così articolata:**
 - c.1) amministrazione affidata ad un organo monocratico (**amministratore unico**), individuato a rotazione tra i tre ambiti territoriali;

¹ Il documento originario, di marzo 2014, conteneva, in allegato, anche lo statuto di "A.M.R. s.r.l. consortile", che è stato poi modificato ed è diventato un documento "autonomo" (non più allegato al documento di marzo 2014).

c.2) controllo di legittimità e/o revisione legale dei conti affidati secondo le disposizioni di legge vigenti in materia di s.r.l. (organo monocratico o collegiale da nominare obbligatoriamente in certi casi, ma - qualora non obbligatorio - nominabile anche volontariamente da parte dell'assemblea);

c.3) **coordinamento soci composto da 10 membri** (di cui 2 espressione del comprensorio di Forlì, 2 espressione del comprensorio di Cesena, 3 espressione del comprensorio di Ravenna e 3 espressione del comprensorio di Rimini) - rappresentanti, complessivamente, la totalità dei soci - con funzione di indicazione ed indirizzo (nei confronti dell'assemblea dei soci e quindi dell'amministratore unico) preventivi per le decisioni più importanti;

d) modello organizzativo: agenzia “pura”, leggera” e “snella”, ovvero

d.1) che svolga unicamente le funzioni di agenzia della mobilità (“**pura**”) e non anche altre ulteriori attività (quali, ad esempio, la progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione di beni strumentali al t.p.l.);

d.2) priva della proprietà di beni strumentali al t.p.l. (fermate, paline, filovia, t.r.c., fabbricati, depositi, ecc...), i quali, per evitare forti squilibri nelle quote di partecipazione degli enti dei tre attuali distinti bacini [a causa della relativa grande eterogeneità di tipologia (A.M. possiede fermate, paline, filovia e t.r.c. - oltre ad alcuni fabbricati e depositi - A.T.R. unicamente fermate, paline, fabbricati e depositi, mentre Ambra non possiede alcun bene immobile) e, conseguentemente, di valore], rimarranno in capo alle società derivanti dalla trasformazione degli attuali consorzi che oggi ne sono proprietari e quindi con **apporti**, da parte delle agenzie “A.T.R. s.r.l. consortile” e “A.M. s.r.l. consortile”, **unicamente di liquidità** (cassa e crediti) e **personale** (n.10 dipendenti da A.T.R. e n.7 dipendenti da A.M.) con il relativo debito per trattamento di fine rapporto - t.f.r. (“**leggera**”);

d.3) con una dotazione organica non superiore a 21 dipendenti (di cui 10 da A.T.R., 7 da A.M. e 4 da Ambra) (“**snella**”),

e) quote di partecipazione (dei tre bacini) al capitale sociale della costituenda Agenzia di Ambito Romagnolo **ragguagliate al peso percentuale delle rispettive percorrenze chilometriche** rispetto a quelle complessive dell'intero bacino romagnolo e conseguentemente così ripartite:

- bacino di **Ravenna 31%**;
- bacino di **Rimini 31%**;
- bacino di **Forlì- Cesena, 38%**;

prevedendo la possibilità, per ciascun bacino, di suddividere le quote fra gli aderenti secondo criteri condivisi fra gli stessi;

f) compartecipazione dei soci alla copertura degli eventuali disavanzi annui - attraverso il versamento di appositi contributi consortili sulla base del bilancio annuale di previsione - in base:

- f.1) alle quote percentuali di partecipazione al capitale sociale (per il 20%) e al peso percentuale dei km di servizio (di t.p.l.) erogato nel territorio di ogni socio rispetto al totale complessivo dei km dell'intero ambito territoriale romagnolo (per l'80%), relativamente all'eventuale perdita generata dal funzionamento della struttura (c.d. *"perdita di funzionamento"*, intesa come differenza tra i ricavi - inclusi i contributi pubblici - generati dalle attività effettuate e i costi di funzionamento);
- f.2) al peso percentuale dei km di servizio (di t.p.l.) erogato nel territorio di ogni socio rispetto al totale complessivo dei km del rispettivo ambito territoriale di appartenenza, relativamente all'eventuale perdita (c.d. *"perdita derivante dall'affidamento del servizio"*) generata dal costo dell'affidamento di tutti i servizi (minimi ed aggiuntivi) di t.p.l. in ognuno dei tre ambiti territoriali (c.d. *"partecipazione selettiva alla copertura della perdita generata dallo svolgimento del servizio di t.p.l. nel proprio bacino di appartenenza"*).

A seguito della suddetta ipotizzata duplice scissione parziale proporzionale, la società beneficiaria "Ambra s.r.l." - alias "A.M.R. s.r.l. consortile", subentrerà alle due società scisse ("A.M. s.r.l. consortile" e "A.T.R. s.r.l. consortile") nei rapporti giuridici, attivi e passivi, facenti capo ai rispettivi rami aziendali (dedicati alle rispettive agenzie della mobilità) ad essa trasferiti, mentre le due scisse "rimarranno in vita" con i rispettivi patrimoni residui; pertanto **"A.M. s.r.l. consortile" rimarrà "in vita" con la medesima sede attuale, i medesimi organi (amministrativo e di controllo) attuali, ma con un patrimonio ed un numero di dipendenti² minori di quelli attuali ed un nuovo ulteriore statuto (allegato al presente progetto alla lettera E), basato sullo svolgimento delle sole attività di progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione di beni strumentali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di persone - tra i quali, in particolare, il sopra indicato "t.r.c." - ma senza più lo svolgimento delle funzioni di "agenzia della mobilità" e cambiando la propria denominazione in "Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile". Le caratteristiche di tale società sono quelle illustrate nel documento "Progetto A.M. Rimini" predisposto, su incarico di A.M., dal consulente "Ferretti Consulting s.r.l." ed allegato al presente progetto, quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla lettera F.**

Il percorso di approvazione delle due operazioni (trasformazione e scissione)

Il presente progetto è finalizzato a consentire agli attuali soci di AM di attivare il proprio iter deliberativo per esprimersi in seno all'Assemblea del consorzio in merito alla la trasformazione, ai sensi dell'articolo 115, commi 7 bis ed 1, del D.Lgs.18.08.2000, n.267³, del consorzio "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M."

² Con la scissione l'accordo raggiunto e formalizzato nel "progetto di aggregazione" ipotizza di trasferire ad "Ambra s.r.l." (alias "A.M.R. s.r.l. consortile") n.7 degli attuali n.24 dipendenti, per cui residueranno n.17 dipendenti (24-7).

³ In base alla norma in questione la trasformazione potrà essere deliberata se votata favorevolmente dalla maggioranza assoluta dei consorziati (13 su 25 enti locali). La medesima norma prevede espressamente ed in via generale anche che i consorziati dissenzienti (rispetto alla trasformazione) possano recedere dal consorzio, ottenendo la liquidazione della loro quota sulla base del relativo valore nominale. Nel caso specifico qui esaminato (consorzio svolgente le funzioni di "agenzia della mobilità") tale recesso (come, analogamente, la cessione integrale della propria partecipazione) parrebbe doversi escludere in base a principi interpretativi e di coerenza, in quanto non dovrebbe essere possibile per un ente locale non partecipare all'agenzia della mobilità del proprio territorio

nella “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile” e la *scissione parziale proporzionale (ai sensi dell’art.2506 e seguenti c.c.) di “A.M. s.r.l. consortile” a beneficio di “Ambra s.r.l.”*>> (che, come detto, cambierà denominazione assumendo quella di “Agenzia Mobilità Romagna - A.M.R. - s.r.l. consortile”). A tal fine, si ritiene utile allegare a mero corredo del progetto predisposto da questo CdA, lo schema di delibera predisposto in bozza dal socio di maggioranza Comune di Rimini – e inviata ad AM.

Il progetto qui predisposto prevede anche la redazione della situazione patrimoniale di AM riferita alla data del 30 settembre 2014, che sarà a breve deliberata dal CdA di AM e sottoposta alla prossima seduta dell’Assemblea Consorziale. Il progetto prevede altresì la proposta di nuovo statuto sociale (di seguito allegato, alla lettera B). Si precisa che entro 3 mesi dall’avvenuta trasformazione, il patrimonio della neo-nata società dovrà essere valutato e confermato (nel relativo valore patrimoniale al 30/09/2014), con apposita perizia, da un revisore legale dei conti, già individuato dalla società. In esito a tale valutazione saranno possibili ulteriori approfondimenti e valutazioni.

Si allegano inoltre, come parte integrante del progetto, le bozze di statuto di “A.M.R. s.r.l. consortile”, nonché quella dello statuto della società scissa che residuerà dopo la scissione stessa, assumendo la nuova denominazione di “*Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile*”.

I costi della duplice operazione (di trasformazione e successiva scissione)

In base alle disposizioni dell’art.115, comma 6, del D.Lgs.18.08.2000, n.267 l’operazione di trasformazione sopra descritta sarà esente da imposte dirette ed indirette, mentre, in base alle disposizioni delle vigenti norme in materia di imposte dirette (T.U.I.R. - D.P.R.22.12.1986, n.917) ed indirette (c.d. “testo unico dell’imposta di registro” - D.P.R.26.04.1986, n.131), la successiva operazione di scissione parziale proporzionale sconterà solamente l’imposta (indiretta) di registro, in misura minima, molto contenuta, pertanto gli unici oneri da sostenere per l’attuazione della duplice operazione saranno, presumibilmente, i compensi dei professionisti in essa coinvolti (a titolo esemplificativo, non esaustivo, il revisore legale dei conti che dovrà confermare, con propria relazione di stima, il valore del patrimonio iniziale di “A.T.R. s.r.l. consortile” e di “A.M. s.r.l. consortile”, il notaio che dovrà rogare prima gli atti di trasformazione dagli attuali due consorzi alle nuove due s.r.l. consortili, poi l’atto di scissione parziale proporzionale di ciascuna di esse a beneficio di Ambra s.r.l.”, i consulenti che assisteranno i tre soggetti coinvolti nell’operazione nella predisposizione degli atti necessari per la stessa - progetto di scissione e relative connesse valutazioni) e sembra ragionevole ipotizzare che il costo complessivo (per le spese di esclusiva spettanza e per quelle da condividere con gli altri due soggetti) a carico di A.M. ammonterà ad €. 70.000 circa.

(a prescindere dalla relativa forma giuridica - consorzio, società, ecc.), in quanto ciò contravverrebbe alle disposizioni dell’articolo 19 della L.R.E.R.02.10.1998, n.30. Tale previsione dovrebbe essere confermata anche dall’art.43 della c.d. “*legge di stabilità per l’anno 2015*”, attualmente in corso di approvazione da parte del Parlamento Italiano. Pertanto lo statuto di “A.M. s.r.l. consortile” prevede espressamente il divieto di recesso e il divieto di trasferimento integrale della propria partecipazione da parte dei soci (che saranno obbligati al mantenimento di una partecipazione minima, di almeno €.100,00 di nominali) e, specularmente, non prevede l’esclusione dei soci.

Le conseguenze della duplice operazione

La duplice operazione sopra descritta, una volta completata, vedrebbe i comuni riminesi che oggi sono soci del consorzio A.M., essere:

- a) soci esclusivi (per un complessivo 100%) della società riminese che residuerà post scissione ("Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile"), con le stesse quote odierne di partecipazione all'attuale consorzio;
- b) soci parziali (per un complessivo 31%) di AM Srl consortile.

[a titolo esemplificativo, non esaustivo, il Comune di Rimini che attualmente detiene circa il 79% del capitale di dotazione del consorzio A.M., deterrà il 79% del capitale sociale di "Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M. s.r.l. consortile" e il 24,49% (= 79% del 31%) del capitale sociale della "A.M.R. s.r.l. consortile"].

Conseguentemente:

- la trasformazione dell'attuale "consorzio A.M." in "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile" non avrà effetti, né diretti, né indiretti, sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria degli enti consorziati/soci (nel cui patrimonio continuerà a figurare la partecipazione detenuta in A.M. - prima "consorzio", poi "s.r.l. consortile");
- la successiva scissione parziale proporzionale di "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile" a beneficio di "Ambra s.r.l." (alias "Agenzia Mobilità Romagnola - A.M.R. s.r.l. consortile") dovrebbe comportare, per ogni socio di "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile" (alias per ogni consorziato dell'attuale "consorzio A.M.").
 - dal punto di vista patrimoniale un impatto diretto "neutro" ("nullo"), ovvero una "permutazione a saldo nullo" per ogni ente, che, nel proprio patrimonio, sostituirà una parte del valore della partecipazione tra poco detenuta in "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile" con il valore della (nuova) partecipazione acquisita (mediante scissione) in "Agenzia Mobilità Romagnola - A.M.R. s.r.l. consortile" (precisamente, a fronte della riduzione di valore che "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile" subirà per effetto della scissione, l'ente ridurrà proporzionalmente - per la quota percentuale di partecipazione al consorzio attualmente detenuta, il valore della propria partecipazione e contestualmente registrerà, per analogo valore, la nuova partecipazione acquisita - mediante scissione - in "Agenzia Mobilità Romagnola - A.M.R. s.r.l. consortile").
 - dal punto di vista economico e finanziario effetti (diretti ed indiretti) nulli o al massimo favorevoli, in quanto, sulla base delle informazioni attualmente disponibili è ipotizzabile che la somma dei contributi consortili posti a carico di ogni ente per la partecipazione alle due s.r.l. consortili "finali" (P.M.R. ed A.M.R.) non dovrebbe essere superiore all'importo del contributo consortile (unico) attualmente a carico di ogni ente per la partecipazione all'attuale "consorzio A.M.". Su questo punto si ritengono tuttavia necessari ulteriori approfondimenti per valutare l'effettiva situazione prospettica anche in luce delle attuali incertezze in merito ad aspetti quali l'entità e la modulazione dei contributi regionali relativi al finanziamento del TPL, le caratteristiche della nuova gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico di ambito romagnolo e definizione di canoni congrui per la manutenzione e fruizione dei beni strumentali.

- Relativamente alla società “patrimoniale” che residuerà dalla suddetta duplice operazione - “P.M.R. s.r.l. consortile” - occorre evidenziare che essa, svolgendo (come l'attuale consorzio A.M.) le attività di progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione dei beni strumentali al t.p.l. (fermate, paline, filovia, t.r.c., ecc.) collocati nel territorio di tutti gli enti locali soci e quindi nel territorio di tutta la Provincia di Rimini, e quindi la gestione unitaria e coordinata, per loro conto, di tutti i beni in questione, con la conseguente garanzia di relativa effettiva messa a disposizione del gestore unico del t.p.l., per di più a condizioni omogenee (non differenziate in funzione del relativo soggetto proprietario), svolgerà una attività strettamente necessaria e fondamentale per il reale ed efficace perseguimento dei fini istituzionali (di promozione, cura e sviluppo socio-economico della propria popolazione di riferimento) degli enti soci in materia di mobilità dei propri cittadini.

Alla luce della documentazione esaminata, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione dei soci sui seguenti aspetti “delicati” della duplice operazione sopra descritta:

1. la sostenibilità economico-finanziaria futura della società “P.M.R. s.r.l. consortile”, che, come evidenziato nei due elaborati dello studio Ferretti (rispettivamente, a pag 44 dell'allegato D ed a pag. 19 dell'allegato F), presenta elementi di potenziale criticità ed occorrerà porre in essere, anche con l'aiuto dei soci, tutte le misure necessarie e/o opportune - ed in particolar modo quelle suggerite dallo studio Ferretti nell'allegato F - per scongiurare tale potenziale criticità. Inoltre, nella costituenda “P.M.R. srl consortile”, così come nell'attuale Consorzio Agenzia Mobilità, permarrà la necessità di porre la massima attenzione alla pianificazione finanziaria necessaria per il completamento del T.R.C. essendo società che si alimentano in modo quasi esclusivo con risorse derivanti da contributi pubblici di enti soci e/o soggetti finanziatori (es. Regione/Stato).
2. la ridefinizione dell'organico conseguente all'attuazione dell'operazione, che potrebbe comportare difficoltà nell'impiego del personale residuo, superabili anch'esse con l'attuazione delle opportune contro-misure suggerite dal consulente Ferretti nel documento allegato F (ad esempio futuro riassorbimento di parte del personale di A.M. in seno alla agenzia unica romagnola a seguito di futuri pensionamenti - già programmati - di alcuni dei dipendenti di A.M. che verranno trasferiti alla medesima agenzia unica in fase iniziale);
3. la possibile volontà futura dei soci di recedere dalla società, che potrebbe ridurre nel tempo la capacità di sostentamento della stessa da parte dei medesimi;
4. la continuità gestionale ed operativa dell'azienda, che richiederà, ad esempio, la tempestiva adozione, prevalentemente da parte dei soci, di tutti i provvedimenti (ad esempio i regolamenti) previsti dallo statuto delle due s.r.l. consortili (prima A.M. e poi P.M.R.).

Prospettive per l'affidamento della gestione del servizio di t.p.l.

A fronte dell'intervenuta scadenza (al 31/12/2012) degli affidamenti del servizio di t.p.l. nei tre distinti ambiti territoriali romagnoli di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna e della conseguente relativa proroga (prima scritta, poi di fatto) ormai biennale ad opera delle rispettive tre attuali distinte agenzie della mobilità, la realizzazione dell'agenzia della mobilità unica romagnola dovrebbe costituire anche il presupposto per l'unificazione dei tre

ambiti territoriali e per la predisposizione e lo svolgimento della gara unica per l'affidamento della gestione del servizio di t.p.l. nel bacino unico romagnolo.

Infine, in calce a questo progetto e in vista della futura aggregazione, si ritiene utile rilevare la necessità che, nella costituzione della prossima agenzia unica a livello romagnolo, sia prestata attenzione alla questione della rilevanza dell'IVA e della sua detraibilità in capo alla costituenda A.M.R.

Rimini, 04.12.2014

Allegati

- A) Delibera Assemblea Consorziale n. 2 dell'8 aprile 2014;
- B) Statuto di "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile";
- C) Statuto di "Agenzia Mobilità Romagnola - A.M.R. s.r.l. consortile";
- D) *"Documento riepilogativo progetto aggregazione in un'agenzia unica del t.p.l. in ambito romagnolo - marzo 2014"*;
- E) Statuto di "Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini - P.M.R. s.r.l. consortile";
- F) *"Progetto A.M. Rimini"*.

Documenti a corredo del progetto:

- bozza di deliberazione di Consiglio Comunale (di approvazione della trasformazione e della successiva scissione).