

P.D.C.C. n.3354456 del 04/12/2014

OGGETTO: TRASFORMAZIONE DEL CONSORZIO “AGENZIA MOBILITA’ PROVINCIA DI RIMINI - A.M.” IN “AGENZIA MOBILITA’ PROVINCIA DI RIMINI - A.M. - S.R.L. CONSORTILE” E SUCCESSIVA AGGREGAZIONE DELLE TRE AGENZIE DELLA MOBILITÀ ROMAGNOLE ATTUALMENTE ESISTENTI IN UN’UNICA “AGENZIA MOBILITA’ ROMAGNOLA - A.M.R. - S.R.L. CONSORTILE”

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- il Comune di Rimini possiede attualmente il 79,629% del fondo di dotazione di “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M.”, consorzio di funzioni tra enti locali, costituito ai sensi dell’articolo 31 del D.Lgs.18.08.2000, n.267, partecipato, amministrato e controllato dai soggetti indicati nel prospetto a corredo del presente atto al n.1, avente per oggetto la progettazione e l’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone ed in generale dei servizi complessivi della mobilità nel bacino di traffico della Provincia di Rimini e dei Comuni limitrofi e di tutte le attività complementari utili e necessarie a realizzare l’obiettivo;

RICHIAMATE:

- la normativa statale in materia di servizio di “trasporto pubblico locale di persone” (t.p.l.), che 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 e rende obbligatoria la partecipazione degli enti locali alle autorità di governo degli ambiti territoriali ottimali sovra-provinciali e contestualmente incentiva 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), articolata come di seguito indicato:

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.14.09.2011, 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.”;

- 6) l'art.37 del D.L.06.12.2011, n.201, convertito nella L.22.12.2011, n.214, ha istituito, nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità, la “Autorità di Regolazione dei Trasporti” (“A.R.T.”), competente per l'individuazione dei criteri idonei a garantire il perseguimento dell'obiettivo della gestione efficiente dei servizi e per la determinazione delle relative tariffe, per la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori, autorità che però, ad oggi, non si è ancora concretamente espressa su tali argomenti;

- la normativa della Regione Emilia-Romagna in materia di trasporto pubblico locale (t.p.l.) e di “agenzie della mobilità”, che mira 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'abito romagna, un'unica autorità di regolazione (a fronte delle tre attuali) che interloquisca, in tale ambito, con un gestore che è già unico (“A.T.G. Adriatic Transport Group” - consorzio costituito da “Start Romagna s.p.a.”, detentore di circa l'80% del capitale, e da tutti gli altri vettori privati del territorio), articolata come di seguito indicato:

- 7) 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”;*
- 8) 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);
- 9) 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);

- 10) 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);
- 11) 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, che:
- 11.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;
 - 11.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;
 - 11.c) prevede percorsi di fusione tra agenzie locali per la mobilità;
- 12) in attuazione del sopra già richiamato articolo 3-bis del D.L.13.08.2011 n.138, convertito, con modificazioni, dalla L.14.09.2011, n.148, che 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:
- 12.a) Ambito Trebbia - Piacenza;
 - 12.b) Ambito Taro - Parma;
 - 12.c) Ambito Secchia Panaro - Reggio Emilia e Modena;
 - 12.d) Ambito Reno - Bologna e Ferrara;

12.e) Ambito Romagna - Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.

CONSIDERATO che, a fronte della disposizioni normative regionali sopra indicate:

- in data 09/06/2009 (previa approvazione nei rispettivi organi consiliari) 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
 - 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.);
 - 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 (cosa non avvenuta);
- 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:
 - 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);
 - designare l'organo amministrativo di "Start Romagna s.p.a." a rotazione per triennio (nel seguente ordine di indicazione del presidente: prima Rimini, poi Forlì-Cesena e poi Ravenna) (cosa già avvenuta);
 - 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);
- in attuazione, sia pure tardiva (la violazione delle stesse non implicava alcuna sanzione), delle disposizioni delle leggi regionali sopra indicate e degli impegni già assunti, sopra richiamati, "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M." intende ora attuare il *<<progetto di trasformazione del consorzio "Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M." in "Agenzia Mobilità 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 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 Mobilità 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.) predisposto ed approvato dal relativo consiglio di amministrazione in data 04/12/2014,*

allegato al presente atto (con i relativi sub-allegati), quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla lettera A;

- in base a tale progetto le due agenzie della mobilità di Forlì-Cesena (“consorzio A.T.R.”) e di Rimini (“consorzio A.M.”) intendono ora 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 attualmente in corso di predisposizione da parte del relativo organo amministrativo, per la successiva relativa imminente approvazione da parte della prossima assemblea dei soci), 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 progetto, 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 metropolitana di superficie da Cattolica a Rimini Fiera, 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, tranne che - almeno relativamente ad A.M. - per la composizione dell’organo amministrativo della nuova s.r.l. consortile riminese, che sarebbe costituito da un organo alternativamente monocratico (amministratore unico, come previsto letteralmente dalla norma) o collegiale (c.d.a. di n.3 persone, delle quali, comunque, solamente una eventualmente remunerata) ed effettivamente (almeno fino al giugno 2016, data di scadenza dell’attuale c.d.a.) collegiale, in vista della successiva imminente perdita, da parte di tale società, della funzione di “agenzia della mobilità”, con conseguente prossima imminente cessazione dell’assoggettamento all’obbligo di organo amministrativo monocratico, mediante l’attuazione della successiva operazione di scissione parziale proporzionale di seguito descritta (in pratica la violazione della norma che imporrebbe l’amministratore unico sarebbe solamente “formale” - non sostanziale - e per di più limitata ai pochi mesi di presumibile esistenza di “A.M. s.r.l. consortile” per cessare poi a seguito del trasferimento ad “Ambra s.r.l.” della ramo aziendale dedicato alla funzione di agenzia della mobilità, in quanto la società patrimoniale riminese che residuerà dalla scissione non sarà vincolata all’organo amministrativo monocratico);
- 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:
 - al previsto imminente futuro mutamento delle attività da essa svolte (unicamente progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione di beni strumentali all’esercizio dei servizi di trasporto pubblico di persone - tra i quali, in particolare la linea metropolitana di superficie da Cattolica a Rimini Fiera, denominata “t.r.c.”, “trasporto rapido costiero” - ma non più funzioni di “agenzia della mobilità”), nel caso in cui il duplice percorso di trasformazione e scissione qui descritto si realizzasse integralmente, come auspicato (il soggetto giuridico riminese che residuerà della duplice operazione in questione, infatti, non svolgerà più, congiuntamente come oggi, “funzioni” ed attività “patrimoniali”, ma solamente attività “patrimoniali”);
 - almeno in parte, all’obbligo imposto dalle disposizioni normative regionali sopra richiamate, nel (malaugurato) caso alternativo in cui, per qualunque ragione, il percorso qui descritto si realiz-

zasse limitatamente alla trasformazione, ma non anche alla successiva scissione e conseguentemente A.M. continuasse a svolgere, oltre alle attività "patrimoniali" appena indicate (progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione di beni strumentali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di persone - tra i quali, in particolare il "t.r.c."), anche le funzioni di "agenzia della mobilità" (in questo secondo caso, per aderire poi completamente a tali obblighi, potrebbe essere poi opportuno adottare la formula dell'organo amministrativo monocratico - con o senza preventiva ulteriore modifica statutaria);

- 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 (come del resto la successiva scissione parziale proporzionale di "A.M. s.r.l. consortile" di seguito descritta) non inciderebbe sulla realizzazione di tale infrastruttura, ai sensi dell'articolo 14 dell'accordo stesso;
- una volta realizzata la suddetta duplice trasformazione, le tre agenzie-s.r.l. così esistenti, dando attuazione anche alla normativa regionale relativa all'unificazione delle agenzie della mobilità sopra indicata ed evitando, conseguentemente, la futura soppressione prevista dalle norme statali per le agenzie di ambito (solamente) provinciale, 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.", che, a fronte dell'apporto, appunto con scissione, dalle altre due s.r.l. consortili, dei rispettivi rami d'azienda attualmente dedicati al t.p.l. (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 un 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 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 (c.d. *"condizioni per l'aggregazione"*), 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 consegnato ai soci di A.M. nei

giorni antecedenti l'assemblea dei soci dell'8 aprile 2014 e nuovamente allegato al 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;
- c) governance così articolata:
 - c.1) amministrazione affidata ad un organo monocratico (amministratore unico), individuato a rotazione tra i tre ambiti territoriali;
 - 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 dipendenti minori di quelli attuali (con la scissione si 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) ed un nuovo ulteriore statuto (allegato al suddetto 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. s.r.l. consortile”, come risulta dal documento “Progetto A.M. Rimini” predisposto, su incarico di A.M., dal consulente “Ferretti Consulting s.r.l.” ed allegato al suddetto progetto, quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla lettera F; conseguentemente anche la scissione (del ramo aziendale dedicato all’agenzia della mobilità) non inciderà, per “A.M. s.r.l. consortile”, sulla realizzazione del t.r.c., ai sensi dell’articolo 14 del relativo accordo di programma sopra indicato, pur contribuendo, di fatto, a renderne maggiormente evidenti e trasparenti i risultati (come più volte richiesto, negli anni scorsi, da molti dei soci dell’attuale consorzio A.M.);

- pertanto nelle prossime settimane i comuni soci dell’attuale consorzio A.M. saranno chiamati a votare, in seno all’assemblea consortile di A.M. (prevista entro fine gennaio 2015), previa approvazione (prevista entro metà gennaio 2015) nei rispettivi consigli comunali, la trasformazione, ai sensi dell’articolo 115, comma 7 bis, del D.Lgs.18.08.2000, n.267, del consorzio “*Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M.*” nella “*Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile*”, sulla base della relativa situazione patrimoniale (in corso di predisposizione da parte del relativo organo amministrativo) e ad adottare il relativo nuovo statuto sociale (allegato al progetto, quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla lettera B), superando contestualmente l’attuale “convenzione” costitutiva del consorzio A.M. e il relativo “regolamento speciale”. Entro 3 mesi dall’avvenuta trasformazione, il patrimonio della neo-nata società sarà valutato e confermato (nel relativo valore patrimoniale) con apposita perizia di stima redatta da un revisore legale dei conti, già individuato dalla società;
- in base alla norma in questione la trasformazione sarà deliberata se votata favorevolmente dalla maggioranza assoluta dei consorziati (13 su 25 enti locali) e la medesima norma prevede anche che i consorziati dissenzienti (rispetto alla trasformazione) possano recedere dal consorzio, ottenendo la liquidazione della loro quota sulla base del relativo valore nominale: in realtà nel caso specifico qui esaminato (consorzio svolgente le funzioni di “agenzia della mobilità”) tale recesso (come, analogamente, la cessione integrale della propria partecipazione) è di fatto “giuridicamente impossibile”, in quanto non è possibile per un ente locale non partecipare all’agenzia della mobilità del proprio territorio (a prescindere dalla relativa forma giuridica - consorzio, società, ecc.), in quanto ciò contravverrebbe alle disposizioni dell’articolo 19 della vigente L.R.E.R.02.10.1998, n.30 e, a breve, anche a quelle dell’art.43 della c.d. “*legge di stabilità per l’anno 2015*”, attualmente in corso di approvazione da parte del Parlamento Italiano; per lo stesso motivo lo statuto di “A.M. s.r.l. consortile” allegato al progetto 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 (come spesso accade, invece, negli statuti delle s.r.l. consortili);
- una volta perfezionata la trasformazione del consorzio in “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile”, i comuni soci di quest’ultima società saranno chiamati ad approvare, in seno all’assemblea della stessa, previa approvazione di specifico indirizzo (sulla base delle “*condizioni per l’aggregazione*” sopra già indicate) nei rispettivi consigli comunali, sulla base della presente deliberazione, non appena pronto, il <<progetto di scissione parziale proporzionale (ai sensi dell’art.2506 e seguenti c.c.) di “A.M. s.r.l. consortile” e di “A.T.R. s.r.l. consortile” a beneficio di “Ambra s.r.l.”>> (che, come detto, cam-

bierà denominazione assumendo quella di *“Agenzia Mobilità Romagna - A.M.R. - s.r.l. consortile”*) con i relativi allegati (tra i quali la situazione patrimoniale di *“Ambra s.r.l.”* alla data di riferimento dell’operazione, l’identificazione e valutazione dei due rami aziendali - dedicati al t.p.l. - oggetto di scissione, le quote di partecipazione al capitale sociale di *“A.M.R. s.r.l. consortile”* ed il relativo statuto, nonché lo 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”*);

- ai sensi dell’art.2502 c.c. - richiamato dall’art.2503 ter c.c. - la scissione sopra indicata dovrebbe essere deliberata dall’assemblea dei soci di *“Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile”* con la maggioranza (90% del capitale sociale) prevista - dal relativo statuto - per le modifiche statutarie della società;
- anche in questo caso specifico (come in quello precedente della trasformazione, già esaminato) i soci dissenzienti non potrebbero recedere dalla società (il recesso sarebbe infatti escluso dallo statuto di *“Agenzia Mobilità - A.M. - Provincia di Rimini s.r.l. consortile”*) in quanto non comparteciperebbero più all’agenzia delle mobilità del proprio territorio, ovvero al soggetto deputato alla regolazione del servizio pubblico locale di t.p.l., da svolgere, per legge, in modo coordinato, a livello sovra-comunale (di ambito);
- 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.917/1986) ed indirette (Testo unico dell’imposta di registro - D.P.R.181/1986), la successiva operazione di scissione parziale proporzionale scontrerà solamente l’imposta (indiretta) di registro, in misura fissa e quindi 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 l’organo amministrativo di A.M. ha stimato che l’onere complessivo (per le spese di esclusiva spettanza e per quelle da condividere con gli altri due soggetti) a carico di A.M. si aggiri intorno a complessivi €.70.000,00;
- la duplice operazione sopra descritta, una volta attuata integralmente, vedrebbe i comuni riminesi che oggi sono soci del consorzio A.M., essere:
 - 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;
 - soci parziali (per un complessivo 31%) obbligatori (senza possibilità di recesso, né di cessione integrale delle proprie quote) della nuova agenzia unica *“A.M.R. s.r.l. consortile”*, con quote tra loro proporzionate alle rispettive quote di partecipazione odierna al consorzio

[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”];

- la società “patrimoniale” che residuerà dalla suddetta duplice operazione - “P.M. s.r.l. consortile” - 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 - ai sensi dell’art.3, comma 27, della L.24.12.2007, n.244 - 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;
- la duplice operazione in questione presenta, a parere dell’organo amministrativo di A.M., alcuni aspetti “delicati” (relativi, in particolare, alla futura sostenibilità economico-finanziaria della società “P.M.R. s.r.l. consortile” e alla ri-definizione dell’organico), indicati nel documento “Progetto A.M. Rimini”, che il medesimo organo ritiene superabili con l’attuazione di specifiche contro-misure (a titolo esemplificativo, non esaustivo, sensibile incremento dei canoni di locazione attiva, attualmente molto bassi rispetto ai rispettivi potenziali valori di mercato, futuro riassorbimento di parte del personale di A.M. in seno all’agenzia unica romagnola a seguito di futuri pensionamenti - già programmati - di alcuni dei dipendenti di A.M. che verranno trasferiti a tale agenzia unica) indicate nel medesimo documento, di cui raccomanda la concreta adozione;
- 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 tre distinte rispettive agenzie della mobilità, la realizzazione dell’agenzia della mobilità unica romagnola costituisce 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;

DATO ATTO che:

- 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 dell’ente (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 l’ente:
 - dal punto di vista patrimoniale un impatto diretto “neutro” (“nullo”), ovvero una “permutazione a saldo nullo” per l’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 il 79,629% detenuto, 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, la somma dei contributi consortili posti a carico dell’ente per la partecipazione alle due s.r.l. consortili (P.M.R. ed A.M.R.) non dovrebbe essere superiore all’importo del contributo consortile (unico) attualmente a carico dell’ente per la partecipazione all’attuale “consorzio A.M.”;

RITENUTO che la duplice operazione di trasformazione (del “consorzio A.M.”) e di scissione parziale (della neo-nata “A.M. s.r.l. consortile”) sopra descritta, con costituzione dell’agenzia unica della mobilità romagnola, sia pienamente opportuna e condivisibile e debba quindi essere integralmente e tempestivamente approvata ed attuata, in quanto, riepilogando quanto sopra già esposto:

- a) costituirebbe l’adempimento obbligatorio delle disposizioni di legge regionali attualmente vigenti, finalizzate, come detto, alla razionalizzazione del sistema del t.p.l. romagnolo;
- b) consentirebbe il superamento degli obblighi di soppressione delle agenzie della mobilità provinciali, di prossima imminente istituzione;
- c) rappresenterebbe 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;
- d) separando la funzione di “agenzia della mobilità” (collocata in “A.M.R. s.r.l. consortile”) dall’attività (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, ai sensi dell’art.3, comma 27, della L.24.12.2007, n.244) di “progettazione, realizzazione, detenzione e manutenzione dei beni strumentali al t.p.l.” (collocata in “P.M.R. s.r.l. consortile”), non inciderebbe concretamente e realmente su questa attività (e quindi sulla realizzazione del t.r.c. ai sensi dell’articolo 14 del relativo accordo di programma), ma contribuirebbe a renderne più evidenti e trasparenti i risultati (come più volte richiesto negli anni scorsi, da molti dei soci dell’attuale consorzio A.M.);

VISTI:

- il parere del responsabile della U.O. Organismi Partecipati del 04/12/2014 in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell’articolo 49 del D.Lgs.18.08.2000, n.267, della presente proposta deliberativa;
- il parere del Direttore della Direzione Risorse Finanziarie del 04/12/2014 in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell’articolo 49 del D.Lgs.18.08.2000, n.267, della presente proposta deliberativa;
- il parere del Segretario Generale del __/12/2014, in ordine alla legittimità della presente proposta deliberativa, a corredo del presente atto;
- il parere _____ espresso in data __/12/2014 dalla __ Commissione Consigliare Permanente;

- il parere _____ espresso in data __/12/2014 dalla __ Commissione Consigliere Permanente;
a voti _____

DELIBERA

per le motivazione indicate in premessa

- 1) di approvare il <<Progetto di trasformazione del consorzio “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M.” in “Agenzia Mobilità 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 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 Mobilità Romagna - 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.)>> allegato al presente atto (con tutti i relativi sub-allegati), quale parte integrante e sostanziale dello stesso, alla lettera A;
- 2) di dare mandato al Sindaco (o suo delegato) di votare favorevolmente, nel rispetto delle “condizioni” previste nel progetto approvato al precedente punto 1 del presente atto ed in premessa riepilogate:
 - 2.a) la trasformazione del consorzio “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M.” in “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile” in seno all’assemblea del consorzio A.M. di prossima celebrazione;
 - 2.b) la 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 Mobilità Romagna - 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.) in seno all’assemblea della futura “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M. s.r.l. consortile” di futura celebrazione;
- 3) di dare mandato al Sindaco (o suo delegato) di esprimere all’organo amministrativo di “Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - A.M.” l’indirizzo di porre in essere tutte le possibili iniziative e misure che risultassero necessarie e/o opportune per superare le potenziali criticità dallo stesso evidenziate relativamente alla duplice operazione in oggetto;
- 4) di dare atto che il responsabile del procedimento è, per competenza d’ufficio, il responsabile della U.O. Organismi Partecipati;
- 5) di dare atto che sul presente provvedimento sono stati espressi i pareri previsti dall’art.49 del D.Lgs.18.08.2000, n.267, come richiamato in premessa;

IL CONSIGLIO COMUNALE

attesa l’urgenza di rispettare i ristretti tempi previsti per l’approvazione della duplice operazione in questione

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell’art.134, comma 4, del D.Lgs.18.08.2000, n.267.