

Registro dei verbali della seduta DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI REGGIO EMILIA

SEDUTA DEL 28/03/2024

Delibera n. 6

Riguardante l'argomento inserito al n. 4 dell'ordine del giorno:

APPROVAZIONE SCHEMA "PROTOCOLLO DI INTESA PER COSTITUZIONE DEL GRUPPO INDUSTRIALE DEL TPL IN EMILIA-ROMAGNA" TRA LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, CITTÀ METROPOLITANA BOLOGNA, COMUNE BOLOGNA, PROVINCIA E COMUNE FERRARA, PROVINCIA E COMUNE MODENA, PROVINCIA E COMUNE REGGIO EMILIA, COMUNE PIACENZA, PROVINCIA FORLÌ-CESENA, COMUNE FORLÌ, COMUNE CESENA, PROVINCIA E COMUNE RAVENNA, PROVINCIA E COMUNE RIMINI.

L'anno **duemilaventiquattro** questo giorno **28** del mese di **marzo**, alle ore **14:50**, in Reggio Emilia, nell'apposita sala consiliare, si è riunito il Consiglio Provinciale in seduta pubblica per trattare le materie iscritte all'ordine del giorno. Rispondono all'appello nominale fatto dal Segretario per invito del **Presidente Zanni Giorgio**, i Signori:

ZANNI GIORGIO	Presente
AGUZZOLI CLAUDIA DANA	Assente
GIBERTI NICO	Presente
CARLETTI ELENA	Presente
FANTINATI CRISTINA	Presente
MONICA FRANCESCO	Presente
BAROZZI ANDREA	Assente
BEDOGNI FRANCESCA	Presente
GANAPINI DAVIDE	Presente
MONTANARI FABIANA	Presente
SASSI ELIO IVO	Presente
SIGNORI MARCO	Presente
SPADACCINI ERICA	Presente

Presenti n. **11** Assenti n. **2**

Hanno giustificato l'assenza i consiglieri: Barozzi e Aguzzoli.

Partecipa all'adunanza il **Segretario Generale Dott. Tirabassi Alfredo Luigi**.

Il Presidente, riconosciuto legale il numero dei Consiglieri presenti per validamente deliberare, apre la seduta.

Come scrutatori vengono designati: **Giberti Nico, Ganapini Davide, Montanari Fabiana**.

Si dà atto che la registrazione audio della seduta è conservata presso la segreteria generale.

OMISSIS

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Richiamati:

- l'Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il triennio 2021-2023", redatto ai sensi dell'art. 8, della legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, e adottato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 52/2021;
- il "Patto per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024" (REP.487 del 21/07/2023) approvato con propria deliberazione n. 316/2022, in attuazione della delibera dell'Assemblea Legislativa n. 52 del 14 settembre 2021, sottoscritto tra Regione, Enti locali, Agenzie locali per la mobilità, Gestori dei servizi di trasporto pubblico autofiloviari e ferroviari, OOSS e associazioni di categoria con la quale sono individuati e condivisi la definizione di principi, di linee guida e di misure, nonché di impegni in capo ad ogni firmatario dello stesso finalizzati alla qualificazione e incremento di utilizzo del trasporto pubblico;

Dato atto che tra gli obiettivi individuati dai provvedimenti sopra richiamati, la cooperazione e la sinergia ed eventuali integrazioni tra le società di trasporto pubblico presenti sul territorio regionale costituisce un'operazione fondamentale per le strategie di sviluppo e per l'evoluzione della governance del Trasporto Pubblico Locale in Emilia-Romagna nel medio-lungo termine;

Dato atto altresì:

- che la creazione di operatori di TPL che abbiano dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e finanziaria e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL porterebbe oltre che ad una maggiore competitività, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento e a valorizzare pienamente il presidio e le conoscenze del territorio ed il rapporto con gli enti appaltanti nel livello di servizio all'utenza;
- che è confermata la valenza strategica di tale processo, per lo sviluppo di maggiori sinergie ed economie di scala, nel raggiungimento di obiettivi di efficienza e integrazione dei servizi, razionalizzazione dei costi e di ottimizzazione dell'uso delle risorse pubbliche, che le società di gestione del TPL dovranno sviluppare attraverso processi di efficientamento e di qualificazione aziendale e di sistema, proseguendo quindi nel percorso di aggiornamento della governance finalizzato anche alla omogeneizzazione e semplificazione gestionale;

Preso atto che le aziende autofiloviarie di TP a maggioranza pubblica - TPER Spa, SETA Spa e Start Romagna Spa, hanno già intrapreso percorsi per realizzare sinergie industriali volte a sviluppare comuni competenze e professionalità, maggiore efficienza e operatività congiunte, confermando altresì di aver avviato e recentemente concluso lo studio di aggregazione in un'unica holding regionale, con l'obiettivo di creare un unico operatore con dimensioni patrimoniali, capacità tecniche e di investimenti e competenze che ne

umentino la competitività nel mercato;

Visto il contesto di riferimento e richiamate le principali fonti normative del settore del trasporto pubblico in vigore:

- la legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” che:
 - incentiva la creazione di soggetti aggregati per il TPL, confermando le modalità di affidamento dei servizi attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell’oggetto di affidamento;
 - indica la costituzione da parte di Province e Comuni e relative funzioni e compiti in tema di affidamento dei servizi e gestione dei contratti di servizio, in capo alle Agenzie locali per la mobilità;
 - qualsiasi trasformazione societaria o altra variazione di natura giuridica del gestore, ovvero sostituzione da parte dello stesso di altri a sé nella gestione anche parziale del servizio, in costanza dell’affidamento deve preventivamente essere assentita dall’ente affidante;
- la Legge Regionale 30 giugno 2008, n. 10, recante “Misure per il riordino territoriale, l’autoriforma dell’amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni”;
- la Deliberazione di Giunta Regionale 2 luglio 2012, n. 908, recante “Ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Emilia-Romagna”, con la quale sono stati definiti gli ambiti sovra-bacinali ottimali ed omogenei, ai fini dell’organizzazione dei servizi di TPL su bus e degli affidamenti dei servizi medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica, in coerenza con le disposizioni regionali previste all’art. 14-ter comma 1 della L.R. 30/98 e dell’art. 24 della L.R. 10/2008, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province:
 - Ambito Trebbia - Piacenza;
 - Ambito Taro - Parma;
 - Ambito Secchia - Panaro - Reggio Emilia e Modena;
 - Ambito Reno - Bologna e Ferrara;
 - Ambito Romagna - Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;
- il Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla Legge 28 marzo 2022, n. 25, e, nello specifico, l’articolo 24, comma 5-bis, ai sensi del quale le autorità competenti possono applicare l’articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007;
- la Delibera di Giunta Regionale del 2 novembre 2022, n. 1828, recante “Attuazione del comma 5-bis dell’art. 24 D.L. n. 4/2022 Convertito con legge 28 marzo 2022 n. 25 - Proroga dei Contratti di servizio di trasporto pubblico locale ai sensi dell’art. 4, par. 4 reg. CE n. 1370/2007”, che prende atto della possibilità «di procedere alle proroghe degli affidamenti dei servizi di Tpl, ai sensi dell’art. 4 paragrafo 4, del Regolamento CE n.1370/2007 (...) nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare significativi investimenti, in autofinanziamento anche parziale, in esecuzione del PNRR o di altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale, aventi un periodo di

ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento»;

- il Piano di programmazione del TPL per il triennio 2021 – 2023, che prevede investimenti per oltre € 240.000.000,00 (Euro duecentoquarantamiloni/00), orientati alla transizione ecologica e alla definizione di un modello di mobilità integrata e flessibile, con particolare riferimento ai servizi di TPL regionali su gomma;

Dato atto che sulla base di quanto su esposto le Agenzie locali per la mobilità, competenti nella gestione dei Contratti di servizio in essere, hanno proceduto a prorogare gli stessi fino al 31 dicembre 2026, avvalendosi della Legge 28 marzo 2022, n. 25, e, nello specifico, dell'articolo 24, comma 5-bis per il completamento del piano investimenti programmato;

Visto il Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, recante "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica";

Preso atto dei risultati di condivisione del percorso di attuazione del "progetto Holding regionale" delle aziende auto filoviarie TPER Spa, Seta Spa e Start Romagna Spa e dell'interesse manifestato dagli Enti locali soci, Comuni capoluogo, Città Metropolitana di Bologna e Province, organizzazioni e associazioni di categoria;

Considerato che risulta opportuno formalizzare il consenso degli Enti locali soci ad avviare il percorso da parte delle Società di trasporto, la collaborazione tra gli Enti Locali soci e le Aziende direttamente coinvolte nel processo di integrazione, concludendo un accordo dal quale discenda una divisione di compiti e responsabilità in relazione alle rispettive funzioni istituzionali;

Ritenuto di procedere all'approvazione dello schema di "Protocollo di Intesa", Allegato parte integrante del presente provvedimento, tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Provincia e Comune di Ferrara, Provincia e Comune di Modena, Provincia e Comune di Reggio Emilia, Comune di Piacenza, Provincia di Forlì-Cesena, Comune di Forlì, Comune di Cesena, Provincia e Comune di Ravenna, Provincia e Comune di Rimini, che risulta essere lo strumento più idoneo per definire le modalità per la realizzazione dell'operazione di integrazione tra le Società, anche al fine di disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune e soddisfare l'interesse pubblico coincidente;

Considerato che l'"Operazione" può delinarsi secondo quanto descritto più nel dettaglio all'interno dell'Allegato "B" parte integrante dello schema di "Protocollo di Intesa" in cui:

- l'obiettivo sarà quello di costituire il "Gruppo Industriale del TPL" unico, che assuma il ruolo di vertice strategico, direttivo, nonché di coordinatore delle politiche di gestione per ogni processo aziendale nell'ambito dell'erogazione del servizio di TPL per tutto il territorio dell'Emilia-Romagna;
- il presidio territoriale verrà mantenuto attraverso la costituzione di società operative territoriali, verificate anche su base provinciale, denominate "SOT", che

opereranno direttamente a livello locale, preservando l'offerta del servizio pubblico di TPL e le specifiche esigenze dei bacini di riferimento, in coerenza con i contratti di servizio attualmente in vigore;

- la costituzione del “Gruppo Industriale del TPL” e delle “SOT” avverrà in due fasi, attraverso una scissione mediante scorporo delle singole “SOT” per procedere, successivamente, con la fusione per incorporazione delle Società SETA spa e START Romagna spa, in TPER Spa;
- gli Enti locali Soci, attraverso l'Operazione, favoriscono lo sviluppo e il miglioramento del servizio di TPL regionale, anche nella direzione dell'innovazione, rispettando, da un lato, le attuali esigenze territoriali locali e mantenendo, dall'altro, una struttura flessibile, che consenta il raggiungimento di specifici obiettivi strategici ed operativi, attraverso l'adozione di ogni atto che risulterà strumentale alla realizzazione dell'intervento;

Ritenuto inoltre di dare atto che tale Protocollo di Intesa:

- ha durata pari a due anni, con decorrenza dell'efficacia dal momento della sottoscrizione, e che eventuali proroghe potranno essere concordate per iscritto tra le Parti prima della scadenza del termine;
- sarà oggetto di approvazione da parte degli enti locali soci delle società di gestione, direttamente coinvolti nel processo di integrazione, da parte dei propri organi competenti, preventivamente alla sottoscrizione dello stesso, con firma digitale ai sensi dell'articolo 24 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82;

Ritenuto infine di autorizzare il Presidente della Provincia di Reggio Emilia alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa, autorizzandolo altresì ad apportare le eventuali modifiche al testo che si rendessero necessarie, purché non sostanziali, per il buon esito del Protocollo stesso;

Visto il parere favorevole del Dirigente Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile e Patrimonio, in ordine alla regolarità tecnica del presente atto;

Udita la relazione illustrativa della proposta di deliberazione in oggetto, svolta su indicazione del Presidente dal Dirigente competente, ing. Valerio Bussei;

Dato atto che la registrazione audio della seduta è conservata agli atti del Servizio Affari Generali e che, nell'ordine, intervengono nella discussione i Sigg.:

- *Marco Signori – capogruppo di “Provincia Progressista” (il quale chiede l'inserimento a verbale del proprio intervento scritto - rif. Allegato X);*
- *Cristina Fantinati – capogruppo di “Terre Reggiane”;*
- *il Presidente Giorgio Zanni, per la replica conclusiva;*

Uditi, infine, i seguenti interventi per dichiarazione di voto:

- *consigliere Marco Signori, che preannuncia voto contrario alla presente deliberazione e chiede che il proprio intervento venga allegato al presente verbale (rif. Allegato Y);*
- *consigliere Francesco Monica (capogruppo di “Insieme per la Provincia di Reggio Emilia”), che dichiara voto favorevole;*

A seguito di votazione effettuata con il sistema del voto elettronico, il cui esito viene proclamato dal Presidente come segue:

Presenti alla seduta	n. 11	(assenti: Aguzzoli Claudia Dana, Barozzi Andrea)
Presenti alla votazione	n. 11	
Voti favorevoli	n. 8	(Zanni Giorgio, Giberti Nico, Carletti Elena, Monica Francesco, Bedogni Francesca, Montanari Fabiana, Sassi Elio Ivo, Spadaccini Erica)
Voti contrari	n. 3	(Fantinati Cristina, Ganapini Davide, Signori Marco)
Astenuti	n. 0	

DELIBERA

- di approvare, al fine di soddisfare l'interesse pubblico coincidente, lo schema di "Protocollo di intesa per la costituzione del Gruppo Industriale del TPL in Emilia-Romagna" tra la Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Provincia e Comune di Ferrara, Provincia e Comune di Modena, Provincia e Comune di Reggio Emilia, Comune di Piacenza, Provincia di Forlì-Cesena, Comune di Forlì, Comune di Cesena, Provincia e Comune di Ravenna, Provincia e Comune di Rimini, Allegato quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- di dare atto che, al fine di disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune e soddisfare l'interesse pubblico coincidente, tale "Protocollo di Intesa" risulta essere lo strumento più idoneo per definire il consenso e le modalità per la realizzazione dell'"Operazione di integrazione" tra le Società di trasporto pubblico autofiloviarie, Tper spa, Seta spa e Start Romagna spa, secondo quanto descritto più nel dettaglio all'Allegato "B" parte integrante dello schema di "Protocollo di Intesa";
- di dare inoltre atto che tale Protocollo di Intesa:
 - ha durata pari a due anni, con decorrenza dell'efficacia dal momento della sottoscrizione, e che eventuali proroghe potranno essere concordate per iscritto tra le Parti, prima della scadenza del termine;
 - sarà oggetto di approvazione da parte degli enti locali soci delle società di gestione Tper Spa, Seta Spa e Start Romagna Spa, direttamente coinvolti nel processo di integrazione, da parte dei propri organi competenti, preventivamente alla sottoscrizione dello stesso, con firma digitale ai sensi dell'articolo 24 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82;
- di autorizzare il Presidente della Provincia di Reggio Emilia alla sottoscrizione del

Protocollo d'Intesa, allegato parte integrante del presente provvedimento, autorizzandolo altresì ad apportare le eventuali modifiche al testo che si rendessero necessarie, purché non sostanziali, per il buon esito del Protocollo stesso;

- di dare infine atto che, per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative ed amministrative richiamate in parte narrativa.

ALLEGATI:

- Protocollo di Intesa;
- Allegato A) Partecipazioni enti pubblici soci;
- Allegato B) Sintesi dell'operazione;
- parere di regolarità tecnica.

- *X) intervento del consigliere Marco Signori;*
- *Y) dichiarazione di voto del cons. Marco Signori.*

Presidente della Provincia
F.to Zanni Giorgio

Segretario Generale
F.to Tirabassi Alfredo Luigi

Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.

(da sottoscrivere in caso di stampa)

Si attesta che la presente copia, composta di n. ... fogli, è conforme in tutte le sue componenti al corrispondente atto originale firmato digitalmente conservato agli atti.

Reggio Emilia, lì.....Qualifica e firma

PROTOCOLLO DI INTESA
PER LA COSTITUZIONE DEL “GRUPPO INDUSTRIALE DEL TPL”

TRA

Regione Emilia-Romagna

E

Città Metropolitana di Bologna

Comune Bologna

Provincia di Ferrara

Comune di Ferrara

Provincia di Modena

Comune di Modena

Provincia di Reggio Emilia

Comune di Reggio Emilia

Comune di Piacenza

Provincia di Forlì-Cesena

Comune di Forlì

Comune di Cesena

Provincia di Ravenna

Comune di Ravenna

Provincia di Rimini

Comune di Rimini

(di seguito congiuntamente denominati anche come le «**Parti**» o gli «**Enti Pubblici Soci**»)

VISTI

- A)** il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, il quale abroga contestualmente i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- B)** il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, avente ad oggetto il “*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59*”;
- C)** la Legge Regionale dell’Emilia-Romagna del 2 ottobre 1998, n. 30, recante la “*Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale*” e, in particolare, le seguenti disposizioni:
 - i) l’articolo 2, comma 1, lett. e), che esprime il principio secondo il quale la Regione Emilia-Romagna incentiva la creazione di soggetti aggregati per il TPL, prevedendo espressamente che *«l’azione regionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si ispira ai seguenti principi generali: (...) e) integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati e progressiva apertura al mercato dei servizi»*;

- ii) l'articolo 13, comma 6, relativo all'affidamento della gestione del servizio di TPL tramite gara, il quale prevede che *«la scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento»;*
 - iii) l'articolo 15, comma 1, secondo il quale *«qualsiasi trasformazione societaria o altra variazione di natura giuridica del gestore, ovvero sostituzione da parte dello stesso di altri a sé nella gestione anche parziale del servizio, in costanza dell'affidamento, deve preventivamente essere assentita dall'ente affidante»;*
 - iv) l'articolo 19, comma 3, che indica le funzioni e i compiti posti a capo delle Agenzie locali per la mobilità e il TPL, costituite, ai sensi del precedente comma 1 del medesimo articolo, dalle Province e dai Comuni;
- D)** la Legge Regionale dell'Emilia-Romagna del 30 giugno 2008, n. 10, recante *“Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni”;*
- E)** la Deliberazione di Giunta Regionale 2 luglio 2012, n. 908, recante *“Ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Emilia-Romagna”*, con la quale sono stati definiti gli ambiti sovra-bacinali ottimali ed omogenei, *«ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiliari (su gomma) e degli affidamenti dei servizi medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica, in coerenza con le disposizioni regionali previste all'art. 14-ter comma 1 della L.R. 30/98 e dell'art. 24 della L.R. 10/2008, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province:*
- a. *Ambito Trebbia - Piacenza;*
 - b. *Ambito Taro - Parma;*
 - c. *Ambito Secchia - Panaro - Reggio Emilia e Modena;*
 - d. *Ambito Reno - Bologna e Ferrara;*
 - e. *Ambito Romagna - Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini»;*
- F)** il Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, avente ad oggetto *“Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici”*, con specifico riferimento all'articolo 37, che individua le funzioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche **«ART»**) in materia di trasporto pubblico locale (di seguito anche **«TPL»**);
- G)** la Legge Regionale dell'Emilia-Romagna del 25 luglio 2013, n. 9, recante *“Legge finanziaria regionale adottata a norma dell'articolo 40 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 in coincidenza con l'approvazione della legge di assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2013 e del bilancio pluriennale 2013-2015. Primo provvedimento generale di variazione”* e, segnatamente, l'articolo 28, comma 1, che ha modificato l'articolo 24, comma 1, della richiamata Legge Regionale n. 10/2008, stabilendo che, in materia di TPL, la Regione *«procede alla delimitazione degli ambiti ottimali o alla loro conferma, assumendo i territori provinciali quali ambiti territoriali minimi per la programmazione dei servizi di bacino, la progettazione, l'organizzazione e la promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata»* e la Giunta regionale *«definisce gli ambiti sovra-bacinali ottimali omogenei, al fine dell'organizzazione dei servizi autofiloviari di trasporto pubblico locale e dell'affidamento dei servizi medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica»;*
- H)** il Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante il *“Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica”* (di seguito per brevità **«TUSP»**) e, in particolare, gli articoli 5, 7 e 8, che congiuntamente prevedono, in caso di operazioni straordinarie che comportino l'acquisto da parte di Pubbliche Amministrazioni di partecipazioni in società già esistenti, la sottoposizione all'obbligo di preventiva adozione di una delibera analiticamente motivata in relazione alle

finalità perseguite, alla convenienza economica e finanziaria, ai principi di efficacia, efficienza ed economicità;

- I)** il Decreto Legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla Legge 28 marzo 2022, n. 25, recante *“Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico”*, e, nello specifico, l'articolo 24, comma 5-bis, ai sensi del quale le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007;
- J)** la Delibera di Giunta Regionale del 2 novembre 2022, n. 1828, recante *“Attuazione del comma 5-bis dell'art. 24 d.l. n. 4/2022 Convertito con legge 28 marzo 2022 n. 25 - proroga dei Contratti di servizio di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4, par. 4 reg. CE n. 1370/2007”*, che prende atto della possibilità *«di procedere alle proroghe degli affidamenti dei servizi di Tpl, ai sensi dell'art. 4 paragrafo 4, del Regolamento CE n.1370/2007 (...) nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare significativi investimenti, in autofinanziamento anche parziale, in esecuzione del PNRR o di altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento»*;
- K)** il Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, recante *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*;
- L)** il Piano di programmazione del TPL per il triennio 2021 – 2023, che prevede investimenti per oltre € 240.000.000,00 (Euro duecentoquarantamiliardi/00), orientati alla transizione ecologica e alla definizione di un modello di mobilità integrata e flessibile, con particolare riferimento ai servizi di TPL regionali su gomma;
- M)** l'“Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il triennio 2021-2023”, redatto ai sensi dell'art. 8, della legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, e adottato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 52/2021 con il quale sono indicati i principali filoni di intervento tre i filoni - integrazione gomma-ferro, digitalizzazione e investimenti - su cui la Regione vuole incidere per rafforzare e rendere più compatibile con l'ambiente, moderno e competitivo il trasporto pubblico locale;
- N)** la Delibera di Giunta Regionale del 47 marzo 2022, n. 316, che ha approvato il *“Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile 2022-2024”*, relativo ai servizi di TPL su gomma, dal quale risulta confermata la valenza strategica del *«percorso di aggregazione in un'unica holding regionale delle aziende di trasporto a maggioranza pubblica (Tper, Tep, Start Romagna e Seta) e di una eventuale integrazione pubblico-privata, con l'obiettivo di creare un unico operatore con dimensioni patrimoniali, capacità tecniche e di investimenti e competenze che ne aumentino la competitività nel mercato»*;
- O)** il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 gennaio 2021, che ha istituito una Commissione di studio in materia di TPL, la quale ha redatto la *“Relazione finale”* che, in relazione all'oggetto relativo al miglioramento della gestione del servizio di TPL, stabilisce che vada incentivata *«l'aggregazione tra gli operatori»* e che la *«dimensione dei bacini di utenza e dei lotti oggetto dell'affidamento deve seguire criteri che tengano conto dei contesti e dei tipo di servizio»*;
- P)** la Legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante *“Norme per la tutela della concorrenza del mercato”*, e, specificamente, l'articolo 16, che prevede, a determinate condizioni, un obbligo di comunicazione e/o di notifica all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito anche l'«AGCM») delle operazioni di concentrazione fra imprese, al fine di consentire all'AGCM l'esercizio dei propri poteri di controllo;

- Q) il Decreto del Ministro dell'Economie e Finanze del 28 aprile 2023, recante *“Misure incentivanti in favore degli enti locali che aderiscono alle riorganizzazioni e alle aggregazioni dei servizi pubblici locali ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201”*, il quale individua i benefici a favore degli enti locali che aderiscono ad iniziative di riorganizzazione e aggregazione nei servizi pubblici locali, al fine di incentivarne l'adesione;

PREMESSO CHE

- R) le Parti, come meglio individuate nell'Allegato “A” del presente protocollo di intesa (di seguito **«Protocollo»**), sono titolari di partecipazioni dirette o indirette all'interno delle società TPER - Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A. (di seguito anche **«TPER»**), SETA - Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A. (d'ora in avanti anche **«SETA»**) e Start Romagna S.p.A. (d'ora in poi anche **«START»**); TPER, SETA e START sono complessivamente identificate come le **«Società»**);
- S) nel contesto della Regione Emilia-Romagna, TPER, SETA e START gestiscono il servizio urbano ed extraurbano di otto dei nove bacini regionali e da tempo hanno avviato un percorso di collaborazione sinergica, che ha portato a reciproci vantaggi. In particolare, negli ultimi anni le tre aziende del TPL regionali, oltre ad un costante confronto sulle iniziative strategiche e in ottica di miglioramento delle prassi operative, hanno portato avanti progetti comuni quali, a titolo esemplificativo: la predisposizione di gare per l'acquisto congiunto di *autobus* e sistemi informativi, l'integrazione di alcuni processi di *staff* (come, ad esempio, la gestione amministrativa delle sanzioni), l'accentramento del ruolo di *“Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione”*, lo sviluppo di piattaforme e applicazioni congiunte (come, per esempio, *“Roger”*) per l'introduzione di logiche di *“Mobility as a Service”* e di digitalizzazione del titolo di viaggio;
- T) quanto descritto nel precedente paragrafo ha consentito già da tempo di accrescere l'*expertise* del personale di tutte e tre le aziende e di conseguire benefici economici e operativi, soprattutto in termini di efficacia ed efficienza delle attività svolte, connessi all'adozione di un percorso comune;
- U) nel 2012, attraverso la fusione delle precedenti aziende di TPL dei bacini di riferimento e dei rami ferroviari, sono state costituite TPER, SETA e START, e che nello stesso anno, nell'ambito della Regione Emilia-Romagna, è stato intrapreso un percorso di integrazione tra i gestori dei servizi pubblici locali, anche in forza di quanto definito dalla già menzionata Legge Regionale n. 30/1998, che, con particolare riferimento alla creazione di soggetti aggregati per il TPL, all'articolo 2, comma 1, lett. h), prevede che *«l'azione regionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si ispira ai seguenti principi generali: (...) integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati e progressiva apertura al mercato dei servizi»*;
- V) l'obiettivo, espressamente previsto dalla richiamata Legge Regionale n. 30/1998, trova riscontro nei seguenti atti:
- (i) nel Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile 2022-2024, dove si prevede la *“costituzione di una holding regionale delle aziende di trasporto pubblico regionale creando un unico operatore con capacità tecniche, competenze, alta competitività ed efficienza in grado di rispondere alle sfide di digitalizzazione”*;
 - (ii) nella Delibera di Giunta Regionale del 2 novembre 2022, n. 1828, che prevede la possibilità di prorogare i contratti di servizio del TPL, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento CE n. 1370/2007, anche nell'ottica della successiva *“creazione di operatori di TPL che abbiano dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e finanziaria e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL che porterebbe oltre che ad una maggiore competitività, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento, per il raggiungimento di obiettivi di efficienza e*

integrazione dei servizi, razionalizzazione dei costi e di ottimizzazione dell'uso delle risorse pubbliche”, specificando che “le aziende auto filoviarie di TPL a maggioranza pubblica hanno avviato lo studio di aggregazione per la realizzazione di una holding regionale, intraprendendo percorsi per realizzare sinergie industriali volte a sviluppare comuni competenze e professionalità, maggiore efficienza e operatività congiunte”;

- W)** il percorso di integrazione, così come descritto nei paragrafi precedenti, ha coinvolto nella Regione Emilia-Romagna anche le agenzie per la mobilità (d’ora in avanti le «**Agenzie per la Mobilità**»), con la creazione nel 2017 di un’unica Agenzia per la Mobilità per i bacini di Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna;
- X)** a livello di partecipazioni societarie, TPER detiene l’85% delle azioni di TPF Scarl e di TPB Scarl, questi ultimi in qualità aggiudicatari iniziali, START detiene il 58% di METE S.p.A. e l’80% delle azioni di ATG S.p.A.;
- Y)** TPER e START, di conseguenza, partecipano indirettamente all’erogazione del servizio di TPL, rispettivamente nei bacini di Bologna e Ferrara e dei bacini di Ravenna, Rimini e Forlì-Cesena, mentre SETA risulta titolare, in via diretta, dei contratti di servizi relativi all’erogazione del servizio pubblico in oggetto nei bacini di Piacenza, Reggio-Emilia e Modena;
- Z)** nel contesto di cui ai paragrafi precedenti, gli Enti Pubblici Soci, nei vari piani di ricognizione ordinaria, hanno proceduto a razionalizzare le partecipazioni pubbliche di TPER e START, sul presupposto che ricorressero le condizioni di cui all’articolo 20, comma 2, lett. c), del TUSP, secondo cui possono essere oggetto di accorpamento due o più società a partecipazione pubblica che svolgano attività analoghe o similari;
- AA)** la Corte dei conti ha ritenuto sussistenti nei confronti delle citate società i presupposti per procedere a tale razionalizzazione, richiamando l’articolo 20, comma 2, lett. c), del TUSP, (v., tra le tante, Corte dei conti, Sezione di controllo della Regione Emilia-Romagna, 24 marzo 2016, n. 32, Corte dei conti, Sezione di controllo della Regione Emilia-Romagna, 28 luglio 2021, n. 131, Corte dei conti, Sezione di controllo della Regione Emilia-Romagna, 22 aprile 2021, n. 66);
- BB)** il richiamato Decreto del Ministro dell’Economie e Finanze del 28 aprile 2023 consente l’accesso a vari benefici, con lo scopo di incentivare l’adesione alle riorganizzazioni e alle aggregazioni di servizi pubblici locali, tra i quali il riconoscimento di una riserva (fino al 10%) nelle procedure di assegnazione delle risorse finanziarie stanziata a carico del bilancio dello Stato per gli interventi a titolarità degli enti locali relativi al PNRR e la previsione di linee progettuali dedicate agli enti locali e finanziate con risorse a valere sui programmi comunitari 2021 - 2027 o sui relativi programmi complementari;
- CC)** è nell’interesse degli Enti Pubblici Soci realizzare un’operazione di aggregazione delle Società che attualmente erogano territorialmente il servizio di TPL regionale (di seguito l’«**Operazione**»), perseguendo gli obiettivi diretti alla valorizzazione del servizio di TPL, in un’ottica di continuo miglioramento della competitività e della conoscenza del territorio, di realizzazione e consolidamento delle sinergie e delle *performance* economico-finanziarie, della diffusione di *best practice* operative nell’erogazione del servizio pubblico in esame e di generare benefici sui vari livelli e processi di investimento;

CONSIDERATO CHE

- DD)** dagli approfondimenti svolti, l’Operazione può delinarsi secondo le seguenti direttrici, che vengono descritte più nel dettaglio all’interno dell’Allegato “B” del presente Protocollo:
 - i) l’obiettivo sarà quello di costituire un gruppo industriale unico che assuma il ruolo di vertice strategico, direttivo, nonché di coordinatore delle politiche di gestione per ogni processo

aziendale (d'ora in avanti anche il «**Gruppo Industriale del TPL**») nell'ambito dell'erogazione del servizio di TPL per tutto il territorio dell'Emilia-Romagna;

- ii) il presidio territoriale verrà mantenuto attraverso la costituzione di tre società operative territoriali (anche denominate le «**SOT**»), che opereranno direttamente a livello locale, preservando l'offerta del servizio pubblico di TPL e le specifiche esigenze dei bacini di riferimento, in coerenza con i contratti di servizio attualmente in vigore;
 - iii) la costituzione del Gruppo Industriale del TPL e delle SOT avverrà in due fasi, attraverso una scissione mediante scorporo delle singole SOT per procedere, successivamente, con la fusione per incorporazione delle Società;
- EE)** attraverso l'Operazione, gli Enti Pubblici Soci si propongono di favorire lo sviluppo e il miglioramento del servizio di TPL regionale, anche nella direzione dell'innovazione, rispettando, da un lato, le attuali esigenze territoriali locali e mantenendo, dall'altro, una struttura flessibile, che consenta il raggiungimento di specifici obiettivi strategici ed operativi;
- FF)** rappresenta quindi interesse comune delle Parti quello di collaborare per individuare le specifiche modalità operative con cui avverrà l'Operazione in oggetto, attraverso l'adozione di ogni atto che risulterà strumentale alla realizzazione dell'intervento, tra cui anche l'impegno (i) a gestire e ottemperare agli obblighi di qualsivoglia natura eventualmente legati o connessi all'emissione obbligazionaria che ha interessato TPER finalizzati alla sua conservazione e (ii) ad acquistare, secondo modalità da definirsi, le quote che siano ancora detenute dai soci privati, escludendosi in tal senso l'eventualità che le Pubbliche Amministrazioni diventino socie di operatori economici privati all'esito della prospettata Operazione;
- GG)** la collaborazione tra le Parti risulta essere lo strumento più idoneo per il perseguimento di finalità di natura puramente pubblicistica a beneficio e a vantaggio della collettività, concludendo un accordo dal quale discenda una divisione di compiti e responsabilità in relazione alle rispettive funzioni istituzionali;
- HH)** nel caso di specie, ricorrono i presupposti per attivare un accordo di collaborazione tra gli Enti Pubblici Soci, ai sensi dell'articolo 15 della Legge n. 241/1990 e si rende necessario, pertanto, disciplinare gli aspetti operativi della collaborazione di cui trattasi attraverso la sottoscrizione del presente Protocollo.

Tutto ciò premesso e considerato, le Parti convengono espressamente quanto segue.

Articolo 1

(Premesse e allegati)

1. Le premesse, gli atti, i documenti richiamati sono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo.
2. Sono altresì parti integranti e sostanziali del presente Protocollo i seguenti allegati:
 - Allegato "A": Partecipazioni degli Enti Pubblici Soci;
 - Allegato "B": Sintesi dell'Operazione.

Articolo 2

(Oggetto e finalità)

1. Le Parti, nel rispetto dei rispettivi fini istituzionali, condividono e intendono perseguire l'interesse allo sviluppo della mobilità del territorio, consolidando e migliorando le *performance* operative ed economiche complessive, anche sulla base delle esperienze maturate nel settore.

2. Al fine di perseguire l'interesse di cui al comma che precede, le Parti coopereranno per definire le modalità operative per la realizzazione dell'Operazione di integrazione tra le Società, creando un Gruppo Industriale del TPL, che assuma un ruolo di vertice strategico e direttivo, e mantenendo il presidio territoriale attraverso la costituzione di SOT, verificate anche su base provinciale, che gestiranno le esigenze operative del TPL nei diversi bacini territoriali.

Articolo 3

(Durata)

1. Il presente Protocollo ha durata pari a 2 anni, con decorrenza dell'efficacia dal momento della sottoscrizione.
2. Eventuali proroghe potranno essere concordate per iscritto tra le Parti prima della scadenza del termine di cui al comma che precede.

Articolo 4

(Modalità di realizzazione dell'Operazione)

1. Nel rispetto della finalità descritta all'articolo 2, le Parti si impegnano a realizzare l'Operazione secondo le modalità descritte all'interno dell'Allegato "B", che prevede la scissione mediante scorporo delle SOT nel corso della prima fase e la conseguente fusione delle società SETA e START in TPER nell'ambito della seconda fase.
2. Le Parti concordano che l'Operazione dovrà essere portata a conclusione anche nel caso in cui, per qualsiasi ragione, dovesse venire a mancare il coinvolgimento di SETA o START nel corso dell'attuazione del presente Protocollo.

Articolo 5

(Impegni delle Parti)

1. Le Parti, comprese le eventuali società partecipate che sono titolari di partecipazioni dirette nei confronti delle Società, si impegnano ad eseguire tutte le attività di propria competenza con tempestività, massima cura e diligenza.
2. Nello specifico, le Parti svolgeranno tutti gli adempimenti che risulteranno necessari per la realizzazione dell'Operazione, nonché tutte le attività consequenziali che saranno funzionali a consentire alle SOT di essere effettivamente operative ai fini dell'erogazione del servizio di TPL.

Articolo 6

(Modifiche e comunicazioni)

1. Il presente Protocollo e gli Allegati possono essere modificati e/o integrati, mediante atto aggiuntivo sottoscritto dalle Parti, in relazione a nuove e sopravvenute esigenze connesse alla realizzazione dell'Operazione.
2. Per le comunicazioni le Parti utilizzano il loro indirizzo PEC.

Articolo 7

(Trattamento dei dati personali)

1. Limitatamente a quanto necessario ai fini dell'esecuzione del presente Protocollo, le Parti, debitamente informate in merito a quanto previsto agli articoli 12, 13 e 14 del Regolamento 679/2016/UE, prestano il loro consenso e danno espressa autorizzazione affinché i loro rispettivi dati vengano da loro stesse reciprocamente trattati in via cartacea, informatica e telematica, ed in particolare siano comunicati a tutti i soggetti rispetto ai quali la comunicazione sia imposta per legge.
2. In relazione agli obblighi di trattamento dei dati previsti dalla normativa di riferimento, le Parti, per quanto di rispettiva competenza, si obbligano:
 - a) ad osservare e rispettare le disposizioni del Regolamento 679/2016/UE, e dei corrispondenti e successivi provvedimenti regolamentari ed attuativi, ivi incluse tutte le successive modifiche e integrazioni;
 - b) ad osservare e rispettare le disposizioni del D.Lgs. n. 196/2003, come modificato dal D.Lgs. n. 101/2018, ivi incluse tutte le successive modifiche e integrazioni;
 - c) ad adottare tutte le misure di salvaguardia prescritte dalla normativa sopra citata;
 - d) ad introdurre le ulteriori misure di salvaguardia che il Garante dovesse disporre.
3. Ciascuna Parte, in caso di mancato o inesatto adempimento rispetto ai propri obblighi in materia di protezione dei dati, dovrà manlevare l'altra Parte da qualsiasi conseguenza pregiudizievole, diretta o indiretta, subita dalla prima Parte medesima o da terzi, anche con riferimento ai rapporti con eventuali utenti e/o ad eventuali sanzioni che dovessero essere irrogate dalle competenti Autorità.
4. Nell'ambito delle attività rese in esecuzione del presente Protocollo, ciascuna Parte, per quanto di rispettiva competenza, metterà in atto tutte le misure tecniche e gestionali idonee a garantire la riservatezza, anche ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003, dei predetti dati e informazioni.

Articolo 8

(Controversie)

1. Le Parti si impegnano a risolvere in via amichevole qualsiasi controversia dovesse sorgere dalla interpretazione o applicazione del presente Protocollo.
2. In caso di mancato accordo, la cognizione di ogni eventuale controversia sarà devoluta in conformità alle disposizioni di legge vigenti.

Articolo 9

(Disposizioni finali)

1. Il presente Protocollo è regolato dalla legge italiana. Ai sensi dell'articolo 15 della Legge n. 241/1990, si applicano, ove non diversamente previsto, i principi del codice civile in materia di obbligazioni e contratti in quanto compatibili.
2. Il presente Protocollo dovrà essere interpretato ed eseguito secondo correttezza e buona fede, avendo riguardo alla comune intenzione delle Parti e al risultato sostanziale che esse intendono ragionevolmente perseguire.
3. Fatti salvi ulteriori e più ampi accordi tra le Parti riguardanti attività differenti nonché eventuali ulteriori patti di consultazione o patti parasociali interni alle Società, il presente Protocollo prevale su ogni altro accordo, verbale o scritto, eventualmente intervenuto tra le Parti in merito al

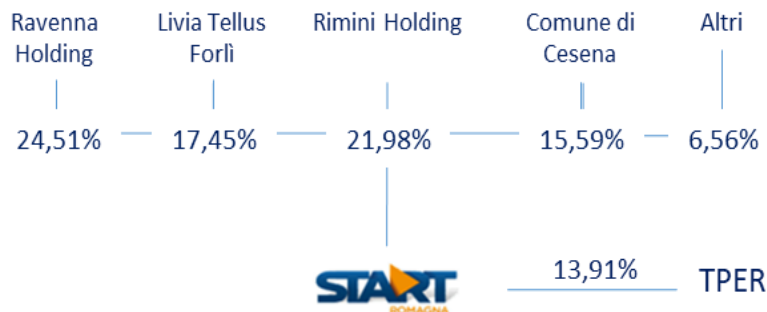
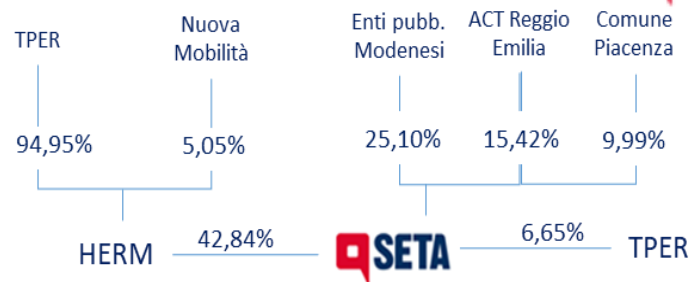
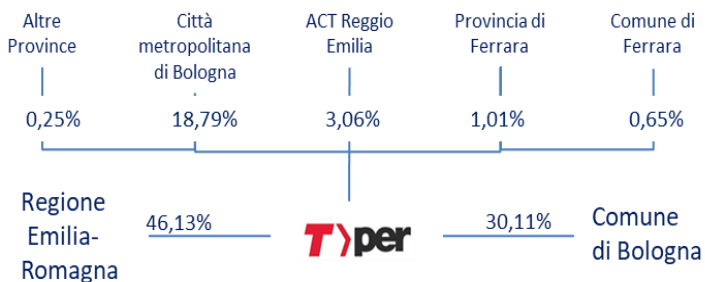
medesimo oggetto, e costituisce la manifestazione integrale delle intese raggiunte fra le Parti in ordine a tale oggetto.

Letto, confermato e sottoscritto in forma digitale ai sensi del comma *2-bis* dell'articolo 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241.

Situazione attuale (AS-IS)

Attualmente le compagini vedono la presenza di Regione in TPER, la partecipazione di enti locali (in alcuni casi rappresentati da veicoli di gestione delle partecipazioni) in tutte le realtà e la partecipazione di TPER in SETA (attraverso HERM) ed in Start Romagna.

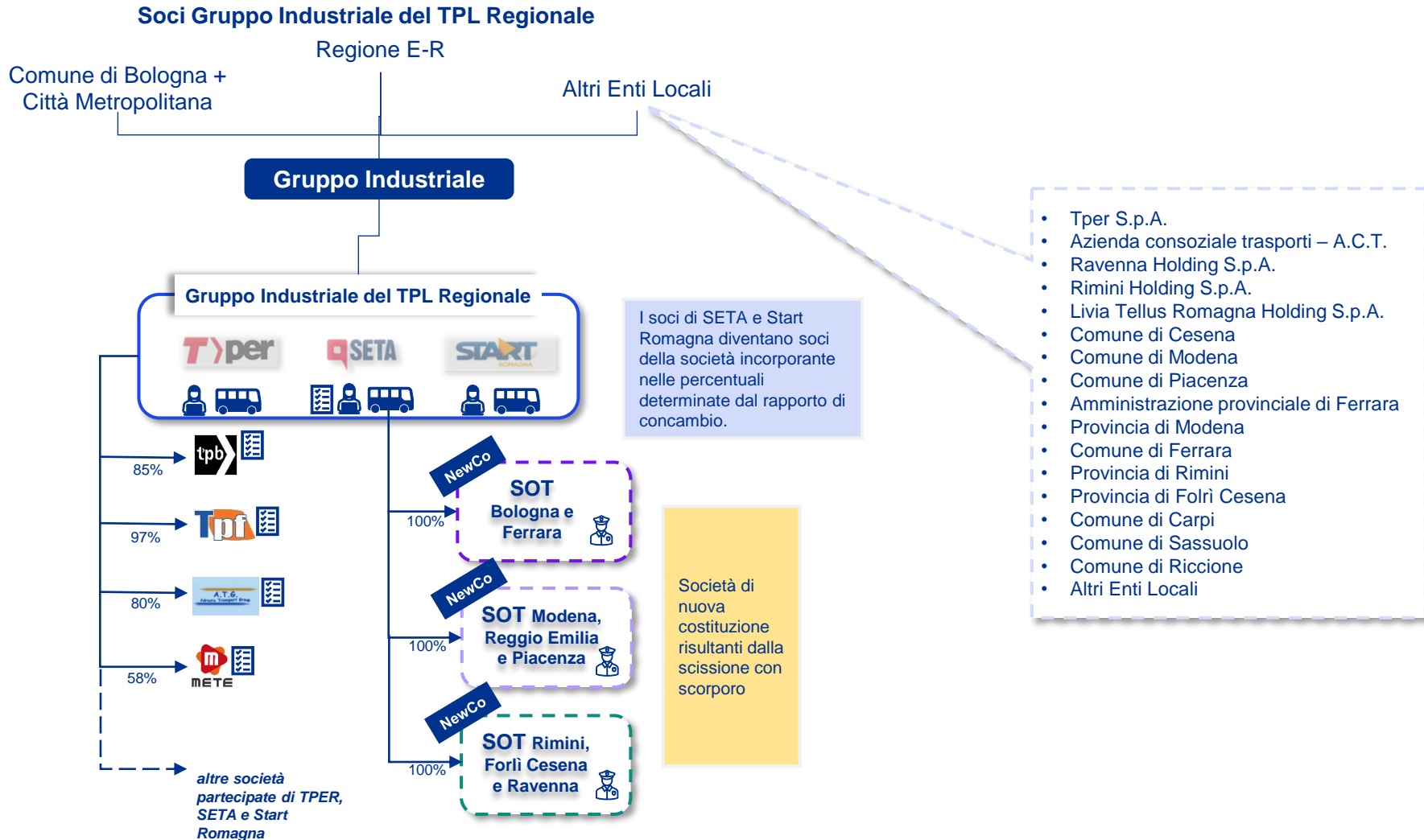
Scenario AS-IS



Situazione a tendere (TO-BE)

A tendere, a seguito dell'integrazione di TPER, SETA e Start Romagna, le compagini saranno le seguenti:

Scenario TO-BE



Potenziali benefici e sinergie di integrazione

L'integrazione di TPER, SETA e Start Romagna porterebbe alla costituzione di un **Gruppo Industriale per il TPL di rilevanza nazionale**, un soggetto che potrebbe ricoprire il ruolo di **volano per lo sviluppo della mobilità del territorio**. Inoltre, la costituzione di tale entità potrebbe portare ad una serie di **benefici**, di seguito sintetizzati:



Competitività e conoscenza del territorio



Costituzione di un Gruppo Industriale per il TPL dotato di dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL in Italia, migliorando la competitività nelle gare future, in virtù anche del presidio e delle conoscenze del territorio



Valorizzazione delle specificità dei territori attraverso il recepimento delle esigenze locali e capacità di attuare variazioni di perimetro dimensionali o di crescita in attività statutarie core / no core coerenti con la definizione dei bacini e con i CdS territoriali



Qualità del servizio



Diffusione di *best practice* operative nell'organizzazione dei servizi di trasporto, acquisto di veicoli all'avanguardia, più performanti e capienti e meno inquinanti, realizzazione di un'offerta intermodale integrata a livello regionale



Semplificazione delle modalità di accesso al servizio in termini di vendita di servizi integrati e ampliamento dei canali di vendita



Sinergie e performance economico-finanziarie



Realizzazione di efficientamenti operativi, ottenibili in ambito esercizio, manutenzione e strutture di staff, legati al processo di integrazione e alla contrattualizzazione congiunta di alcuni servizi (rapporti di fornitura manutentiva, sub-affidamento di percorrenze, etc.)



Miglioramento dei KPI economico-finanziari a seguito dell'attivazione delle sinergie operative, con conseguente incremento delle capacità di investimento



Investimenti e accesso al credito



Le dimensioni, la solidità e l'approccio integrato della nuova realtà consentirebbe di generare notevoli benefici sui livelli e processi di investimento, in termini di economie di scala per l'acquisto di mezzi nuovi e ad alimentazione alternativa, favorire la transizione digitale e lo sviluppo tecnologico



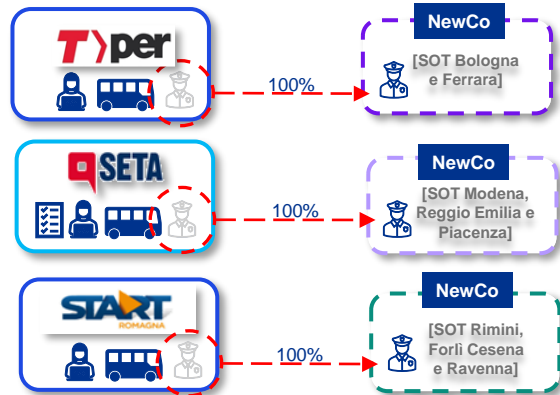
Miglioramento del potere contrattuale nei confronti delle banche ottenibile mediante un soggetto unico di rilevante importanza strategica, massimizzando le risorse a disposizione per l'acquisto di asset strategici per il servizio di trasporto

Si evidenzia come in base al Decreto del Ministro dell'Economie e Finanze del 28 aprile 2023 «Misure incentivanti in favore degli enti locali che aderiscono alle riorganizzazioni e alle aggregazioni dei servizi pubblici locali [...]» si individuano benefici a favore degli enti locali che aderiscono a tali iniziative in termini incremento percentuale nella ripartizione di fondi pubblici, riserva fino al 10% nella ripartizione delle risorse del PNRR, e altri benefici che hanno lo scopo di incentivarne l'adesione.

Struttura dell'Operazione

Fasi del processo

1 Scissione con scorporo delle SOT (ex nuovo articolo 2506.1 Codice Civile)



Macroprocesso societario

NOTA: con la modifica del Codice Civile, in vigore dal 3 luglio p.v., viene introdotta la possibilità di effettuare l'operazione di scissione assegnando le azioni o quote di una o più società beneficiarie neo-costituite non ai soci della scissa, bensì alla scissa stessa.

- Gli organi amministrativi redigono e approvano il progetto di scissione e depositano gli atti
- Decisione in ordine alla scissione da parte dei soci delle società coinvolte e iscrizione a Registro Imprese
- Decorso del termine di opposizione
- Atto di scissione
- Efficacia della scissione dal giorno dell'iscrizione della beneficiaria nel Registro Imprese

2 Fusione per incorporazione di SETA e Start Romagna in TPER



- Esperto(i) designato dal tribunale redige la relazione sul rapporto di cambio
- Gli organi amministrativi redigono e approvano (i) il progetto di fusione, (ii) la situazione patrimoniale, (iii) la relazione sul progetto di fusione e sul rapporto di cambio e depositano gli atti
- Decisione in ordine alla fusione da parte dei soci delle società coinvolte e iscrizione a Registro Imprese
- Decorso del termine di opposizione
- Atto di fusione
- Efficacia della fusione all'ultima delle iscrizioni al Registro Imprese



TPER-SETA-Start Romagna

**Aggiornamento del progetto
industriale di integrazione delle
aziende di TPL dell'Emilia-Romagna
e definizione degli scenari di
governance e realizzativi
dell'operazione**

Luglio 2023



Agenda

	Pag.
01 – Contesto di riferimento	[03]
02 – Obiettivi dell’operazione	[09]
03 – Modello di integrazione	[13]
04 – Approfondimento Tax & Legal	[24]
05 – Valorizzazione dell’iniziativa	[34]

01

Contesto di riferimento

- Quadro normativo
- Assetto societario e industriale attuale
- Asset aziendali

Quadro normativo (1/2)

La normativa di riferimento per il Trasporto Pubblico Locale ha visto una crescente attenzione relativamente ad alcuni temi riguardanti la regolamentazione delle partecipazioni nelle società pubbliche, il ricorso al mercato e la creazione di soggetti aggregati per la gestione dei servizi su aree geografiche più estese (ad es. base provinciale o regionale). Infatti, l'attenzione verso la costituzione di soggetti aggregati si riconduce all'obiettivo di sviluppare un contesto di mercato che sia in grado di assicurare un'offerta di trasporto efficiente e qualitativamente eccellente al servizio dei cittadini, come già fatto per il servizio ferroviario regionale passeggeri.

Regolamento Europeo 1370/2007

Individuazione della **gara quale procedura standard per l'assegnazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale** per il Regolamento Europeo

Legge Regionale ER 30/1998

- Art. 2 comma 1, lett. H: riguardo la creazione di soggetti aggregati per il TPL "L'azione regionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si ispira ai seguenti principi generali: [...] e) **integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati** e progressiva apertura al mercato dei servizi"
- Art. 13 comma 6: riguardo l'affidamento dei servizi tramite gara "La scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento.

Legge Regionale ER 9/2013 art.28 comma 1

L'intero bacino unico regionale costituisce il riferimento territoriale per l'organizzazione e l'affidamento, con procedura ad evidenza pubblica, dei servizi ferroviari regionali.

Delibera Regione Emilia-Romagna Num. 1828 del 02/11/2022

Tendenziale indirizzo a prorogare i CdS del TPL «Procedere alle proroghe degli affidamenti dei servizi di Tpl, ai sensi dell'art.4 paragrafo 4, del Regolamento CE n.1370/2007 [...] qualora il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare significativi investimenti, in autofinanziamento anche parziale, in esecuzione del PNRR o di altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento»

Quadro normativo (2/2)

Il processo di aggregazione è favorito da una visione orientata, sia a livello nazionale sia regionale, all'individuazione nei fenomeni di aggregazione di sinergie per l'applicazione dei progetti del PNRR e nel favorire lo sviluppo digitale.

**Piano di
programmazione del
TPL per il triennio 2021-
2023**

Previsione di investimenti per oltre 240 Mln€ orientati alla transizione ecologica, definizione di un modello di mobilità integrata e flessibile.

**Patto per il trasporto
pubblico regionale e
locale e per la mobilità
sostenibile 2022-2024**




Obiettivo di costituzione di una holding regionale delle aziende di trasporto pubblico regionale creando un unico operatore con capacità tecniche, competenze, alta competitività ed efficienza in grado di rispondere alle sfide di digitalizzazione

**Relazione Commissione
istituita con DM 4
gennaio 2021**

«Va incentivata l'aggregazione tra gli operatori. La dimensione dei bacini di utenza e dei lotti oggetto di affidamento deve seguire criteri che tengano conto dei contesti e dei tipi di servizio»

Assetto societario e industriale attuale (1/2)

Nel contesto della Regione Emilia-Romagna, TPER, SETA e Start Romagna gestiscono il servizio urbano ed extraurbano di tutti i 8 bacini regionali di riferimento, per i quali si è proceduto a prorogare i relativi Contratti di Servizio fino al 2025/2026.

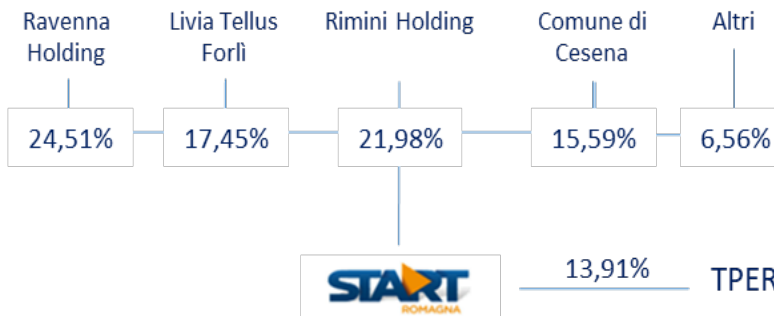
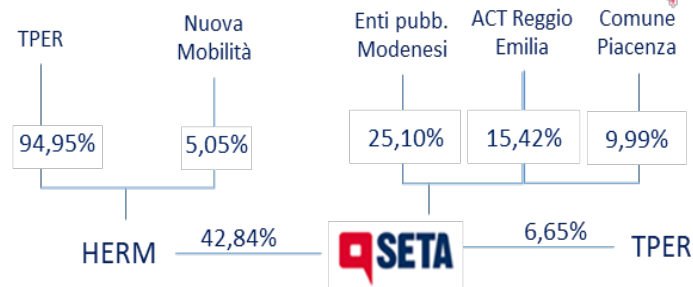
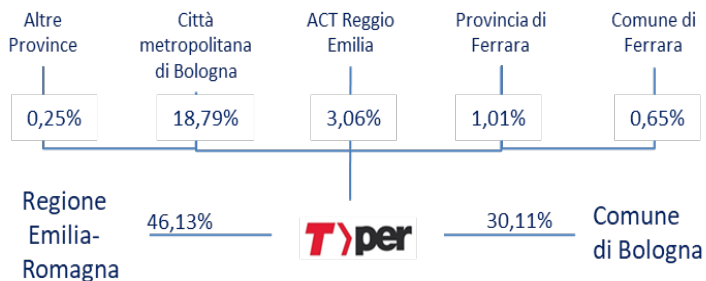
	Percorrenze (Km)	Percorrenze (% sul totale ER)	Fatturato (€)	Fatturato (% sul totale ER)	Contratto di Servizio*	Società affidataria
	45.922.957	48%	213.852.881	51%	Bologna (U+EU) Ferrara (U+EU)	TPB Scarl TPF Scarl
	29.576.025	31%	117.624.878	28%	Modena (U+EU) Piacenza (U+EU) Reggio Emilia (U+EU)	Seta SpA Seta SpA Seta SpA
	20.841.188	22%	91.731.599	22%	Forlì-Cesena (U+EU) Ravenna (U+EU) Rimini (U+EU)	ATG SpA METE SpA ATG SpA
	96.340.170		423.209.358			

*U: Urbano
EU: Extraurbano

Dati 2021

Assetto societario e industriale attuale (2/2)

Le compagini vedono attualmente la presenza di Regione in TPER, la partecipazione di enti locali (in alcuni casi rappresentati da veicoli di gestione delle partecipazioni) in tutte le realtà e la partecipazione di TPER in SETA (attraverso HERM) ed in Start Romagna.



Asset aziendali

Le 3 aziende hanno un Attivo Fisso caratterizzato dalla presenza prevalente di materiale rotabile, nonché immobili parte del patrimonio aziendale.



Attivo Fisso 2021	258 Mln€
% materiale rotabile	60%
% partecipazioni	22%
% immobili	2%

Attivo Fisso 2021	53 Mln€
% materiale rotabile	79%
% partecipazioni	1%
% immobili	13%

Attivo Fisso 2021	59 Mln€
% materiale rotabile	91%
% partecipazioni	0,1%
% immobili	1%

- Si evidenzia come il 22% dell'Attivo Fisso di TPER sia rappresentato dalle partecipazioni in società controllate e collegate (c.a. 57 Mln€)
- C.a. il 40% del valore del materiale rotabile è di natura ferroviaria (c.a. 65 Mln€ di Treni noleggiati a Trenitalia TPER e locomotori noleggiati alla controllata Dinazzano Po)

- Si evidenzia come l'Attivo Fisso di Start Romagna sia caratterizzato da patrimonio immobiliare per c.a. 7 Mln€ (di cui 8 immobili e 10 terreni)
- Si evidenzia come il 74% del valore del materiale rotabile sia rappresentato da bus, il 4% da filobus e l'1% da Traghetti

- Si evidenzia come l'Attivo Fisso di SETA sia caratterizzato da patrimonio immobiliare per c.a. 0,5 Mln€ (3 fabbricati)
- Si evidenzia come l'88% del valore del materiale rotabile sia rappresentato da bus, il 12% da filobus

02

Obiettivi dell'operazione

- Obiettivi dell'integrazione
- Potenziali benefici e sinergie dell'integrazione

Potenziali benefici e sinergie di integrazione (1/2)

L'integrazione di TPER, SETA e Start Romagna porterebbe alla costituzione di un **Gruppo Industriale per il TPL di rilevanza nazionale**, un soggetto che potrebbe ricoprire il ruolo di **volano per lo sviluppo della mobilità del territorio**. Inoltre, la costituzione di tale entità potrebbe portare ad una serie di **benefici**, di seguito sintetizzati:



Competitività e conoscenza del territorio



Costituzione di un Gruppo Industriale per il TPL dotato di dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL in Italia, migliorando la competitività nelle gare future, in virtù anche del presidio e delle conoscenze del territorio



Valorizzazione delle specificità dei territori attraverso il recepimento delle esigenze locali e capacità di attuare variazioni di perimetro dimensionali o di crescita in attività statutarie core / no core coerenti con la definizione dei bacini e con i CdS territoriali



Qualità del servizio



Diffusione di *best practice* operative nell'organizzazione dei servizi di trasporto, acquisto di veicoli all'avanguardia, più performanti e capienti e meno inquinanti, realizzazione di un'offerta intermodale integrata a livello regionale



Semplificazione delle modalità di accesso al servizio in termini di vendita di servizi integrati e ampliamento dei canali di vendita



Sinergie e performance economico-finanziarie



Realizzazione di efficientamenti operativi, ottenibili in ambito esercizio, manutenzione e strutture di staff, legati al processo di integrazione e alla contrattualizzazione congiunta di alcuni servizi (rapporti di fornitura manutentiva, sub-affidamento di percorrenze, etc.)



Miglioramento dei KPI economico-finanziari a seguito dell'attivazione delle sinergie operative, con conseguente incremento delle capacità di investimento



Investimenti e accesso al credito



Le dimensioni, la solidità e l'approccio integrato della nuova realtà consentirebbe di generare notevoli benefici sui livelli e processi di investimento, in termini di economie di scala per l'acquisto di mezzi nuovi e ad alimentazione alternativa, favorire la transizione digitale e lo sviluppo tecnologico



Miglioramento del potere contrattuale nei confronti delle banche ottenibile mediante un soggetto unico di rilevante importanza strategica, massimizzando le risorse a disposizione per l'acquisto di asset strategici per il servizio di trasporto

Si evidenzia come in base al Decreto del Ministro dell'Economie e Finanze del 28 aprile 2023 «Misure incentivanti in favore degli enti locali che aderiscono alle riorganizzazioni e alle aggregazioni dei servizi pubblici locali [...]» si individuano benefici a favore degli enti locali che aderiscono a tali iniziative in termini incremento percentuale nella ripartizione di fondi pubblici, riserva fino al 10% nella ripartizione delle risorse del PNRR, e altri benefici che hanno lo scopo di incentivarne l'adesione.

Potenziali benefici e sinergie di integrazione (2/2)

In particolare, i benefici derivanti dal processo di integrazione relativi agli ambiti identificati riguarderebbero:



Miglioramento servizio e rapporto con l'utenza

L'operazione di integrazione porterebbe notevoli benefici in relazione alle **politiche di comunicazione** con l'utenza. È auspicabile un **aumento del livello di soddisfazione della clientela** attraverso il **miglioramento** e la **standardizzazione dei sistemi di comunicazione / informazione** (ad es. call center, infomobilità). Benefici collaterali sono rappresentati da una maggiore disponibilità di dati sul flusso di utenza, impiegabili nel continuo sviluppo di progetti connessi alla revisione e all'integrazione delle reti di servizio.



Investimenti e accesso al credito

Le dimensioni, la solidità e l'approccio integrato della nuova realtà consentirebbe di generare **notevoli benefici sui livelli e processi di investimento**, in termini di **economie di scala** nell'ambito delle contrattualizzazioni per soddisfare **fabbisogni omogenei**, nonché nel maggior potere contrattuale nei confronti delle banche ottenibile mediante un soggetto unico di rilevante importanza strategica.



Sinergie economiche

Attivazione di **benefici economici** derivanti dagli efficientamenti **operativi ottenibili in ambito esercizio, manutenzione**, etc. ed **efficientamenti delle strutture di staff** legati al processo di integrazione e alla contrattualizzazione congiunta di alcuni servizi (rapporti di fornitura manutentiva, sub-affidamento di percorrenze, etc.)



Integrazione commerciale

Miglioramento delle **performance commerciali** legati all'ottenimento di **un'offerta congiunta**, nonché commercializzazione di ulteriori servizi (es. eventi, etc.), nonché alle sinergie in ambito verifica titoli di viaggio, sanzioni, etc.



Valorizzazione specificità e esigenze locali

L'operatore integrato deve mantenere il **presidio sui bacini di operatività**, garantendo un beneficio rilevante in termini di valorizzazione delle specificità locali coerenti con la definizione dei bacini e dei CdS territoriali.



Salvaguardia valore delle aziende

L'operazione complessiva ed il percorso che ne consegue consentirebbero complessivamente di salvaguardare il valore delle attuali aziende di TPL, quale patrimonio di enti pubblici, in termini di: **mantenimento del valore connesso ai business gestiti**, attraverso **maggiore competitività**, anche per meglio affrontare le previste gare per l'affidamento dei servizi; **crescita del valore**; **maggiore redditività attesa** a seguito delle azioni sinergiche messe in atto ed ai conseguenti benefici economico-finanziari attesi.



Affidamento del servizio

L'operatore integrato avrà auspicabilmente possibilità di **aumentare la propria competitività** nelle future gare in previsione, in virtù degli **efficientamenti sinergici conseguiti**, nonché godere di una **competitività maggiore a dimensione aziendale rilevante**.

Benefici per gli Enti Locali

Il Decreto del Ministro dell'Economie e Finanze del 28 aprile 2023 «**Misure incentivanti in favore degli enti locali che aderiscono alle riorganizzazioni e alle aggregazioni dei servizi pubblici locali [...]**» individua benefici a favore degli enti locali che aderiscono ad iniziative di riorganizzazioni e aggregazioni nei servizi pubblici locali, al fine di incentivarne l'adesione, fra cui:

- Nel caso di finanziamenti a carico del bilancio statale relativi al servizio oggetto di aggregazione, **la ripartizione delle risorse prevede un incremento percentuale a favore degli enti che partecipano alle aggregazioni**
- **Riconoscimento di una riserva (fino al 10%)** nelle procedure di assegnazione delle risorse finanziarie stanziata a carico del bilancio dello Stato per gli interventi a titolarità degli enti locali relativi al PNRR
- Previsione di **linee progettuali** dedicate agli enti locali e finanziate con risorse a valere sui Programmi comunitari 2021- 2027 o sui relativi Programmi complementari
- **Priorità di accesso alle iniziative di supporto tecnico specialistico**
- **Incremento sino al 25% del limite di spesa previsto** (per un periodo non superiore a 36 mesi)
- **Livelli di prestazione migliorativi** rispetto ai livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico locale e regionale a livello di ambito o lotto di riferimento;
- **Minor concorso alla finanza pubblica del 10%**
- **Considerazione dell'efficientamento conseguente alla riorganizzazione dei servizi pubblici locali a rete**
- **Possibilità di ripianare le perdite delle preesistenti società** in presenza di un piano industriale del soggetto risultate dall'aggregazione che evidenzia entro tre anni successivi il recupero dell'equilibrio finanziario e economico.

03

Modello di integrazione

- Potenziale configurazione del progetto
- Possibile scenario per l'integrazione
- Metodologia di strutturazione del progetto di integrazione
- Identificazione dei processi Gruppo Industriale/SOT
- Sintesi dei benefici dell'integrazione
- Valorizzazione dei benefici dell'integrazione - breve periodo

Potenziale configurazione del progetto (1/2)

L'integrazione di TPER, SETA e Start Romagna rappresenta un'operazione di rilevante importanza strategica nel contesto nazionale. Tale processo di integrazione potrebbe assumere una configurazione coerente ad intercettare alcune esigenze/opportunità:

Esigenze/opportunità



Linee guida di coordinamento

L'integrazione passa da un percorso di **armonizzazione delle linee guida dei principali processi** a livello aziendale e inter-aziendale. Infatti, la **definizione di linee guida** messe in atto congiuntamente per il raggiungimento dell'obiettivo collettivo rappresenta lo strumento per ottenere la massa critica finalizzata alla **realizzazione delle sinergie e dei benefici legati all'integrazione**.



Presidio del territorio

Il corretto svolgimento del servizio di trasporto pubblico è strettamente connesso ad un **presidio sul territorio** finalizzato a mantenere **un'offerta di servizio pubblico tarata sulle specifiche esigenze dei bacini di riferimento**, nonché nella gestione di dinamiche operative eterogenee attualmente presenti nei contesti aziendali sui diversi bacini presidiati.



Flessibilità in funzione degli obiettivi

La realizzazione di un'entità integrata deve essere compatibile con la **flessibilità** necessaria per poter raggiungere **specifici obiettivi strategici ed operativi**, dalle dimensioni più macro agli obiettivi più strettamente connessi a specificità territoriali.

Progetto di integrazione

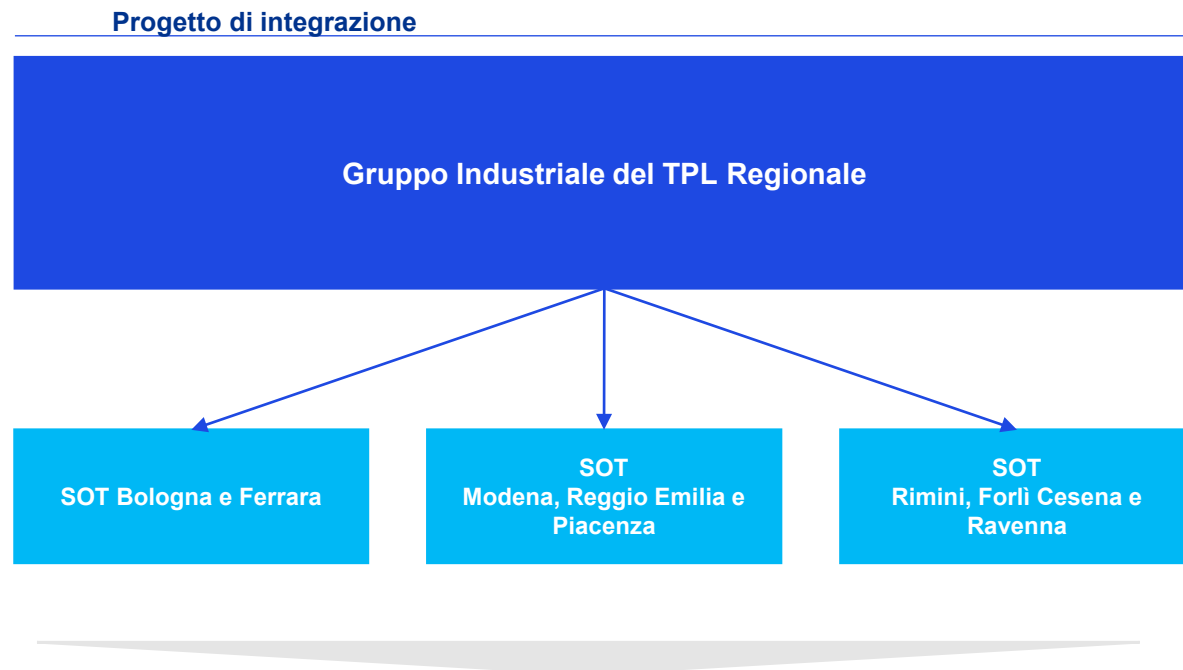
Realizzazione di un **Gruppo Industriale del TPL**, entità integrata che rappresenti il **vertice strategico e direttivo**, definendo le linee guida strategiche e assumendo il ruolo di **coordinatore delle politiche di gestione per ciascun macro-processo aziendale**.

Mantenimento del **presidio territoriale** attraverso la costituzione di **SOT (Società Operative Territoriali)** in grado di gestire le esigenze operative del trasporto pubblico legate alle **specificità territoriali** dei diversi bacini sia per ciò che concerne le realtà aziendali, sia per le caratteristiche del servizio, coerentemente con le previsioni dei CdS territoriali.

Mantenimento di una **struttura flessibile** in grado sia di generare massa critica per il raggiungimento di benefici strategici con un soggetto di forte rilevanza nazionale, sia di **incanalare le risorse laddove necessario per rispondere al meglio alle esigenze di mercato** (es. rimodulazione delle SOT per partecipazione a Gare).

Potenziale configurazione del progetto (2/2)

La costituzione di un Gruppo Industriale del TPL nel contesto regionale, con il mantenimento di SOT (Società Operative Territoriali) per presidiare i diversi bacini a livello locale, garantirebbe una coerenza fra gli obiettivi strategici del progetto di integrazione e le esigenze/opportunità legate alla stessa.



Rispetto esigenze/opportunità



Gruppo Industriale del TPL regionale che sia il vertice strategico e direttivo, con ruolo di coordinamento delle SOT



Garanzia, attraverso le SOT, di un presidio territoriale in grado di rispondere alle specifiche esigenze di ciascun bacino



Struttura flessibile in grado di valorizzare la massa critica generata e allo stesso tempo canalizzare le risorse laddove necessario

Gestione del TPL a livello territoriale con la possibilità, in base agli scenari di mercato, di rimodulare la natura delle SOT in base ai bacini che si intende presidiare

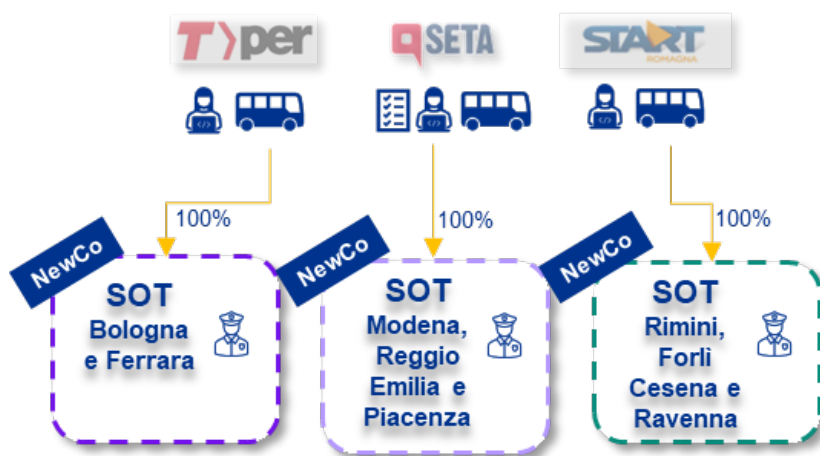
Possibile scenario per l'integrazione

La costituzione del Gruppo Industriale del TPL Regionale e delle SOT può avvenire attraverso il seguente schema:

Scissione con scorporo delle SOT, fusione di SETA e Start Romagna in TPER

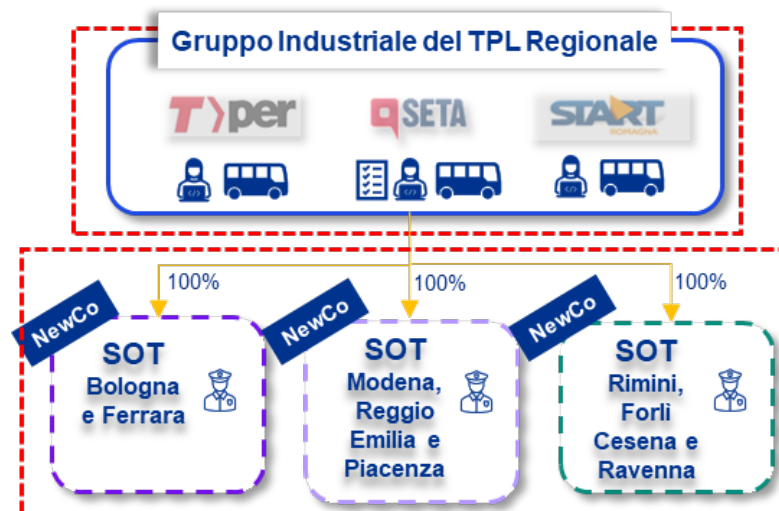
1

SCISSIONE CON SCORPORO DELLE SOT



2

FUSIONE DI SETA E START IN TPER



Metodologia di strutturazione del progetto di integrazione

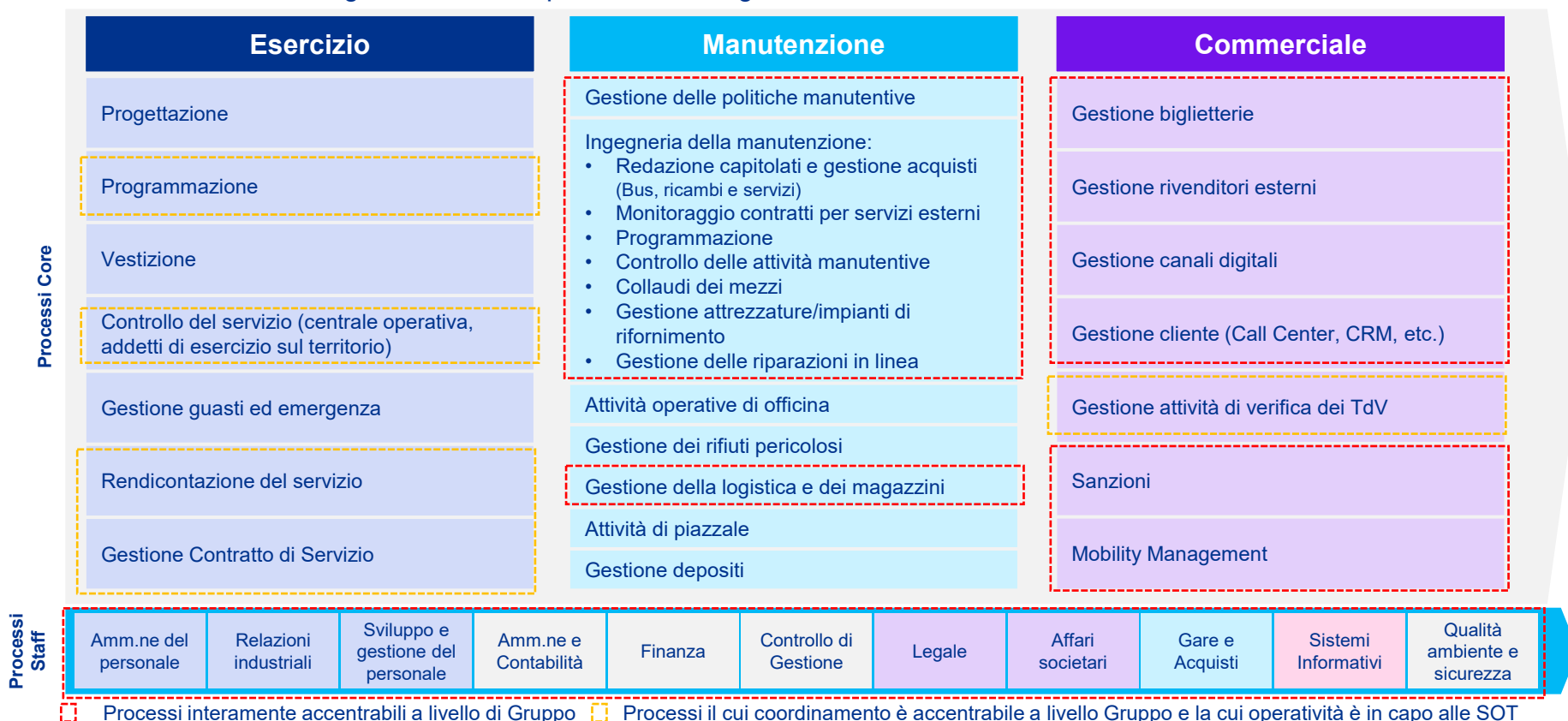
Al fine di definire gli ambiti sui cui convergere verso una omogeneizzazione e la modalità con cui procedere nella costituzione di un Gruppo Industriale del TPL e delle SOT (Società Operative Territoriali) sono stati considerati una serie di elementi che impattano sia sulla dimensione strategica, sia operativa:



Identificazione dei processi Gruppo Industriale/SOT

Partendo dalla Value Chain delle aziende, nell'identificazione dei processi attribuibili al Gruppo Industriale e alle SOT, si è tenuto conto di una serie di obiettivi:

- Armonizzare le linee guida di ciascun macro-processo aziendale (sia nell'attuale configurazione intra-company sia inter-company)
- Garantire un'adeguata *business continuity* a livello operativo
- Realizzare le sinergie derivabili dal processo di integrazione

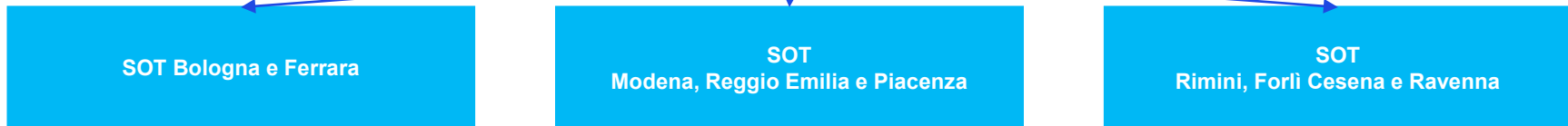
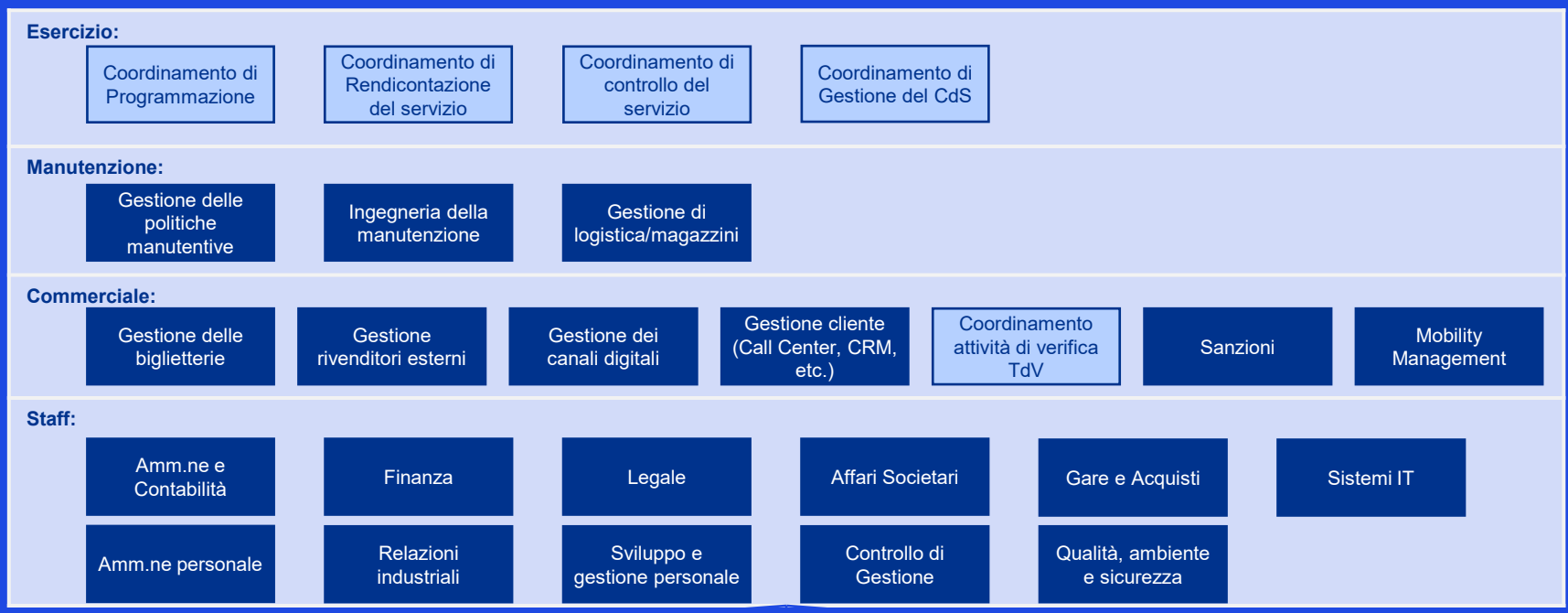


Identificazione dei processi Gruppo/SOT - To Be (1/2)

Sulla base delle analisi condotte, si ipotizza la seguente configurazione del Gruppo Industriale del TPL e i relativi processi accentrabili, attraverso cui si prevede un efficientamento a tendere di risorse (conseguibili attraverso la mancata sostituzione del personale gradualmente in uscita per pensionamento):

Ipotesi di Progetto di integrazione

Gruppo Industriale del TPL Regionale



Identificazione dei processi Gruppo/SOT - To Be (2/2)

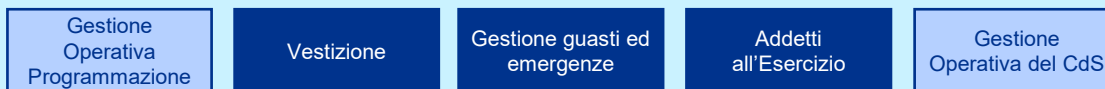
Sulla base delle analisi condotte, si ipotizza la seguente configurazione delle SOT con i relativi processi di riferimento in capo alle SOT:

Ipotesi di Progetto di integrazione

Gruppo Industriale del TPL Regionale



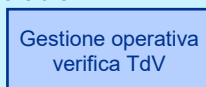
Esercizio:



Manutenzione:



Commerciale:



Staff:



Processi interamente in capo alle SOT

Processi la cui gestione operativa/presidio territoriale è in capo alle SOT

Valorizzazione delle realtà territoriali

L'articolazione dell'operazione attraverso la costituzione di SOT (Società Operative Territoriali) pone l'accento sull'importanza di preservare il rapporto con i singoli territori, sulla base della conoscenza degli stessi e un'offerta di trasporto tarata sulle specifiche esigenze.

1

Presidio territoriale

Il Progetto di Integrazione ha come obiettivo il mantenimento delle competenze specifiche territoriali che rimarranno in capo alle SOT. Gli Enti Locali infatti manterranno un'interlocuzione diretta con i presidi territoriali, con l'obiettivo di definire gli elementi chiave dell'offerta di trasporto. Tale organizzazione abiliterà il miglioramento dei livelli di servizio, che resterà differenziato in base alle specifiche esigenze territoriali.

2

Condivisione del fabbisogno di investimenti

Il mantenimento di presidi territoriali mediante le SOT avrà l'obiettivo di identificare anche i fabbisogni di asset necessari allo svolgimento di un servizio di trasporto ad alti standard qualitativi. Tali fabbisogni saranno poi gestiti a livello centralizzato dal Gruppo Industriale, con il supporto operativo delle singole SOT.

3

Valorizzazione delle eccellenze nel Gruppo Industriale

Il Gruppo Industriale valorizzerà le eccellenze locali nell'ambito dello svolgimento delle attività centralizzate. Infatti, il processo di accentramento di attività presso il Gruppo Industriale consentirà sia di sfruttare le sinergie sia di valorizzare le eccellenze già presenti nelle attuali società.


Sintesi dei benefici dell'integrazione - premessa


I **benefici** stimati a seguito dell'**operazione di aggregazione** necessitano di un **intervallo temporale di medio-lungo periodo** affinché le **sinergie si consolidino** e **migliorino le performance operative ed economiche** complessive, anche **sulla base dell'esperienza** maturata con le operazioni di **fusione di SETA e Start Romagna**.

Per questo motivo è stato ipotizzato **uno scenario** in cui si evidenziano gli **effetti benefici raggiungibili nel medio termine**, per verificare successivamente i benefici ottenibili nel lungo periodo.



Punti di attenzione

 La stima effettuata **non tiene conto di eventuali costi legati all'operazione**, né dell'impatto di **un'eventuale contrattazione di secondo livello**

 La **stima dei benefici** è stata effettuata in modo complessivo e **trasversale rispetto alle realtà**

Valorizzazione dei benefici dell'integrazione - medio periodo

Di seguito si riporta il prospetto di Conto Economico aggregato delle 3 aziende considerando la situazione As-Is e la proiezione To-Be che si otterrebbe mediante i benefici stimati nel medio periodo (3-5 anni).

Conto Economico (Valori in k€)	Aggregato As-Is	Aggregato To-Be ¹	Delta
Ricavi TPL	327.088	330.358	3.271
Ricavi altri servizi	12.960	13.460	500
Altri proventi	78.259	80.607	2.348
Valore della Produzione	418.307	424.425	6.119
Materie prime e materiali	(56.124)	(54.440)	(1.684)
Costo per servizi	(124.606)	(122.740)	(1.865)
Godimento beni di terzi	(10.136)	(9.933)	(203)
Altri costi operativi	(6.090)	(5.846)	(244)
Costo del personale	(173.461)	(173.461)	0
Costi della Produzione	(370.417)	(366.421)	3.995
EBITDA	47.890	58.004	10.114

I benefici stimati dell'integrazione portano ad un miglioramento del margine lordo che passa dall'11% al 14%

N.B:

- Stima condotta su dati 2021
- La stima effettuata **non tiene conto di eventuali costi legati all'operazione**, né dell'impatto di **un'eventuale omogeneizzazione dei contratti di secondo livello di SETA e Start Romagna con quelli di TPER**, elemento che potrebbe **impattare in modo sostanziale sui benefici dell'operazione**
- **L'eventuale costo di omogeneizzazione dei contratti di secondo livello impatterebbe prevalentemente sui Contratti di Servizio relativi a SETA e Start Romagna** (essendo nell'ipotesi adeguati i relativi contratti a quelli di TPER)
- Diversamente, la **stima dei benefici** è stata effettuata in modo **trasversale**, un eventuale ripartizione dei benefici indiretti di costo e ricavo per Contratto di Servizio attraverso driver (ad es. fatturato, costo, etc.) porterebbe ad una **maggiore incidenza** degli stessi su alcuni **CdS** (es. Bologna).

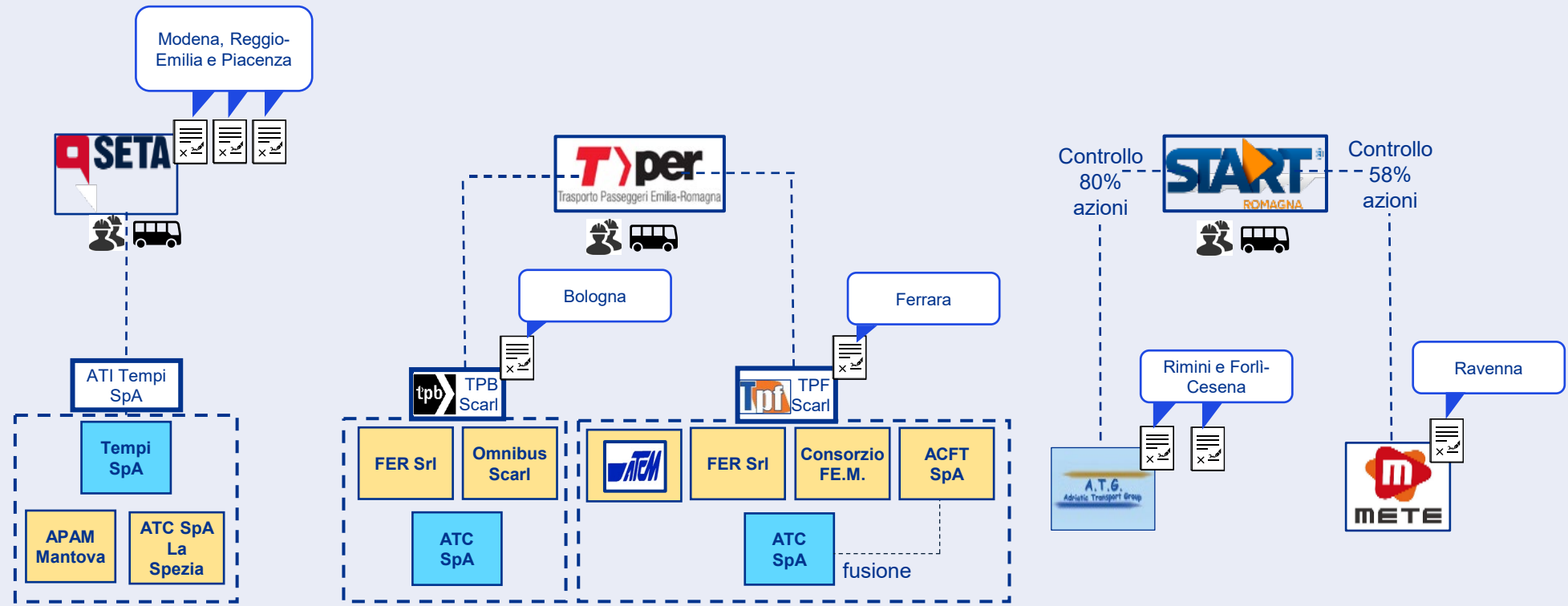
¹Stima effettuata sulla base dei dati di Bilancio 2021 delle aziende, valorizzando i benefici di massima ipotizzati sulla base delle evidenze emerse negli incontri con i referenti tecnici delle aziende, che non tiene conto di eventuali effetti di maggiori costi del personale per adeguamento dei contratti di secondo livello

03

Profili Legali

- Ricostruzione «As-Is»
- Profili Legali
- Conclusioni

Titolarità dei contratti di servizio, dei mezzi e del personale

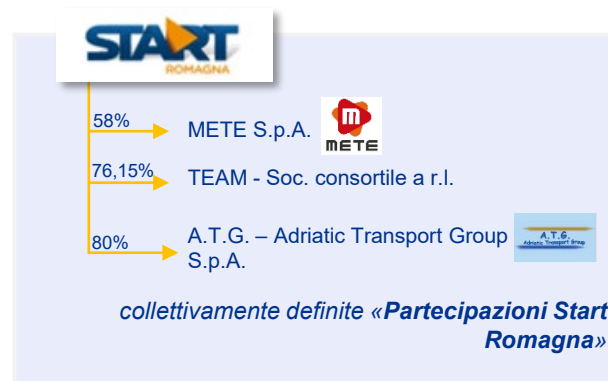
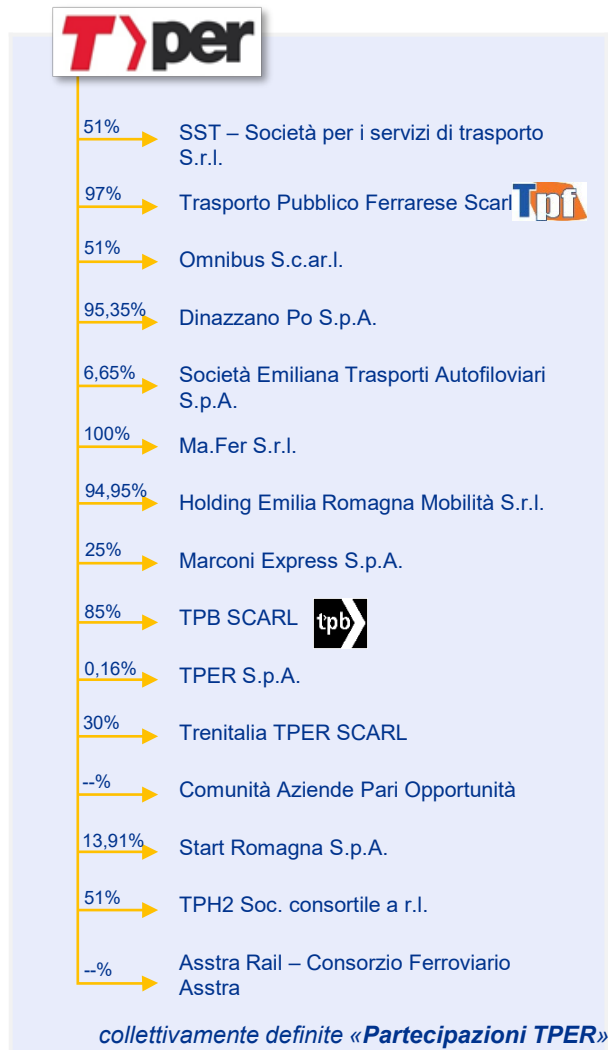


Legenda:

- Titolarità del personale
- Disponibilità dei mezzi
- Titolarità del contratto di servizio

Situazione societaria attuale (*corporate as-is*)

Partecipazioni detenute dalle società coinvolte nel progetto di aggregazione



Inquadramento generale





TPER S.p.A. partecipa indirettamente all'erogazione del servizio di TPL nel **bacino di Bologna** (per il tramite di TPB Scarl, di cui detiene l'85% delle azioni) e nel **bacino di Ferrara** (per il tramite di TPF Scarl, di cui possiede il 97% delle azioni)

SETA S.p.A. risulta essere titolare, in via diretta, dei contratti di servizi relativi all'erogazione del TPL nei **bacini di Piacenza, Reggio-Emilia e Modena**

Start Romagna S.p.A. partecipa indirettamente all'erogazione del servizio di TPL nel **bacino di Ravenna** (per il tramite di METE S.p.A., di cui detiene il 58%) e nei **bacini di Rimini e Forlì-Cesena** (per il tramite di ATG S.p.A., di cui possiede l'80% delle azioni)

Allocazione degli assets (*assets as-is*)

Allocazione degli assets di interesse ai fini del progetto di aggregazione

	Contratto di servizio 	Personale amministrativo 	Conducenti e manutentori 	Flotta mezzi 
T>per	--	✓	✓	✓
58% → tpf Trasporto Pubblico Ferrarese Scarl	✓*	--	--	--
80% → tpb TPB SCARL	✓*	--	--	--
SETA	✓*	✓	✓	✓
START ROMAGNA	--	✓	✓	✓
58% → mete METE S.p.A.	✓*	--	--	--
80% → A.T.G. A.T.G. S.p.A.	✓*	--	--	--

* al gestore del servizio di TPL è associata la «**disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali "essenziali" per l'effettuazione del servizio**» (v. art. 13, comma 9, della L.R. n. 30/1998)

Tematiche *Legale Public*



Adempimenti TUSP

La riorganizzazione della *governance* può richiedere adempimenti amministrativi preliminari rispetto all'operazione societaria



Holding pubblica

La scelta dell'oggetto sociale deve rientrare in una della fattispecie previste dall'art. 4 TUSP



Trasferimento requisiti

Si pone l'esigenza di conservare i requisiti di partecipazione in vista del subentro nei contratti e della partecipazione alle nuove gare



Circolazione degli asset e *unbundling*

La circolazione degli *asset* deve avvenire nel rispetto dei vincoli previsti e comunque della separazione societaria tra i titolari della proprietà di rete e impianti e quelli titolari della gestione servizi



Comunicazione all'AGCM

L'obbligo di comunicazione e/o di notifica all'AGCM delle operazioni di concentrazione fra imprese è previsto a determinate condizioni

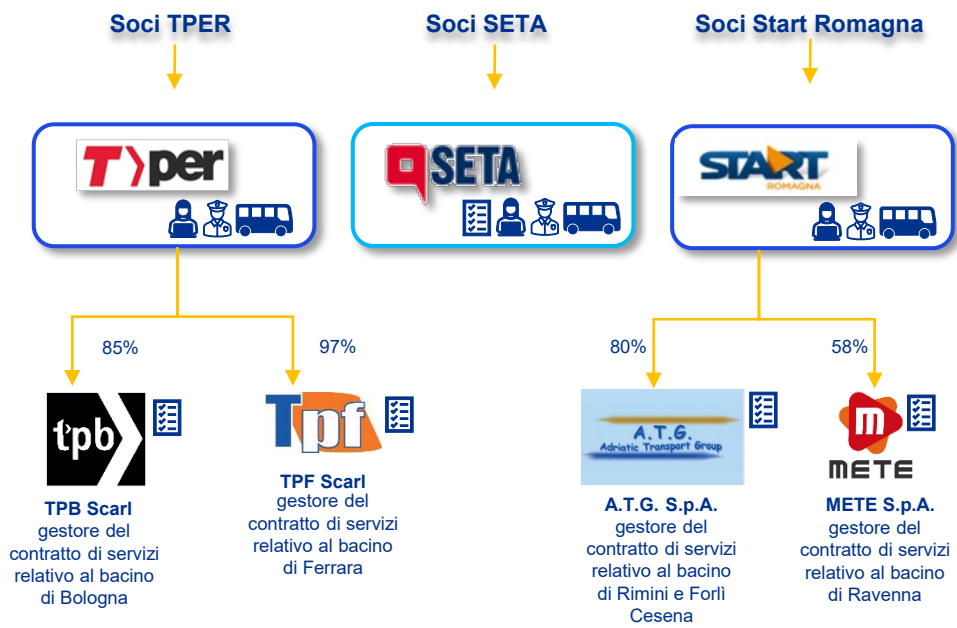


Trasferibilità dei contratti

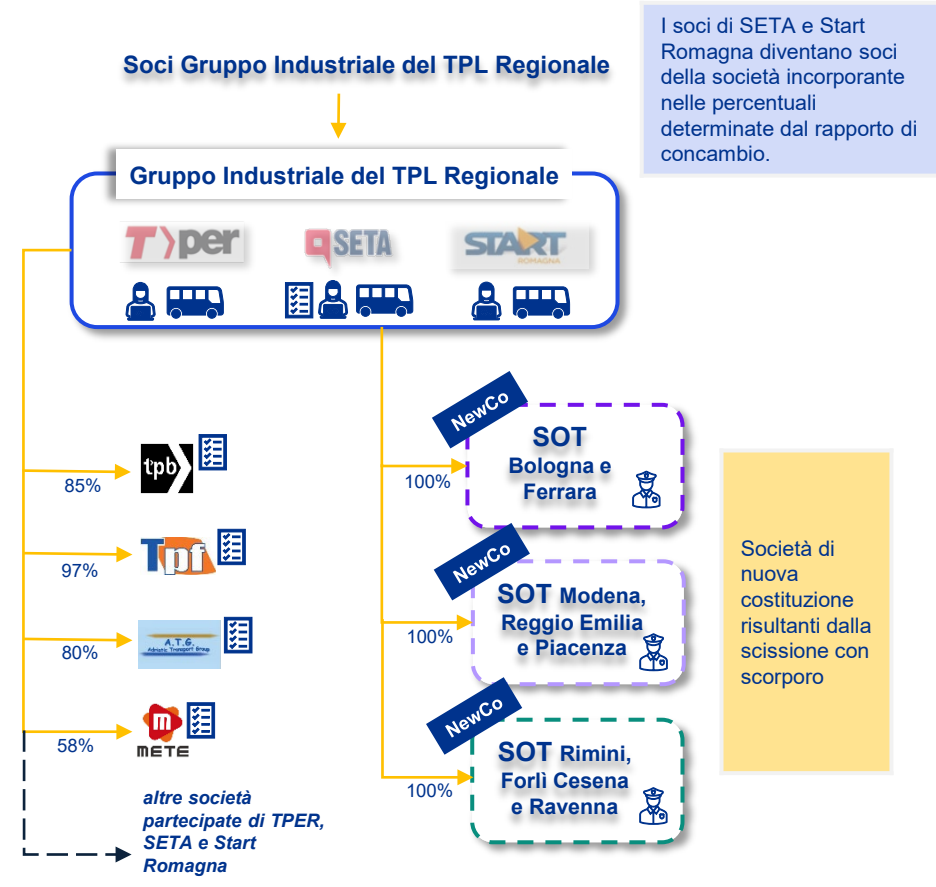
Va effettuata una ricognizione dei contratti di servizio con riguardo alle clausole che ne limitino la trasferibilità

Scissione delle SOT e Fusione (As-is → To-be)

Situazione attuale (AS-IS)



Scenario a tendere (TO-BE)



I soci di SETA e Start Romagna diventano soci della società incorporante nelle percentuali determinate dal rapporto di scambio.

Società di nuova costituzione risultanti dalla scissione con scorporo

Attualmente TPER, SETA e Start Romagna sono 3 società autonome con patrimonio proprio e detenute da soci diversi, in particolare:

- TPER conta una compagine societaria di circa 9 soci;
- SETA conta una compagine societaria di circa 52 soci e
- Start Romagna conta una compagine societaria di circa 42 soci.

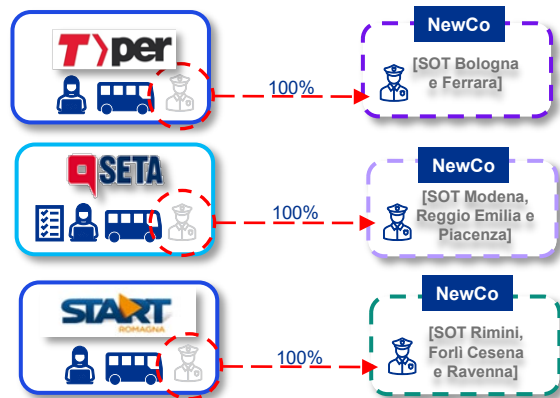
Le società coinvolte nell'operazione detengono partecipazioni in entità diverse: sono qui illustrate esclusivamente le società affidatarie dei contratti di servizi.

Lo scenario a tendere (To-be) si realizza attraverso (1) una prima operazione di scissione mediante scorporo di TPER, SETA e START a favore di tre società di nuova costituzione e (2) la fusione per incorporazione delle scisse in TPER.

Scissione delle SOT e Fusione (As-is → To-be)

Fasi del processo

1 Scissione con scorporo delle SOT (ex nuovo articolo 2506.1 Codice Civile)



Macroprocesso societario

NOTA: con la modifica del Codice Civile, in vigore dal 3 luglio p.v., viene introdotta la possibilità di effettuare l'operazione di scissione assegnando le azioni o quote di una o più società beneficiarie neo-costituite non ai soci della scissa, bensì alla scissa stessa.

- Gli organi amministrativi redigono e approvano il progetto di scissione e depositano gli atti
- Decisione in ordine alla scissione da parte dei soci delle società coinvolte e iscrizione a Registro Imprese
- Decorso del termine di opposizione
- Atto di scissione
- Efficacia della scissione dal giorno dell'iscrizione della beneficiaria nel Registro Imprese

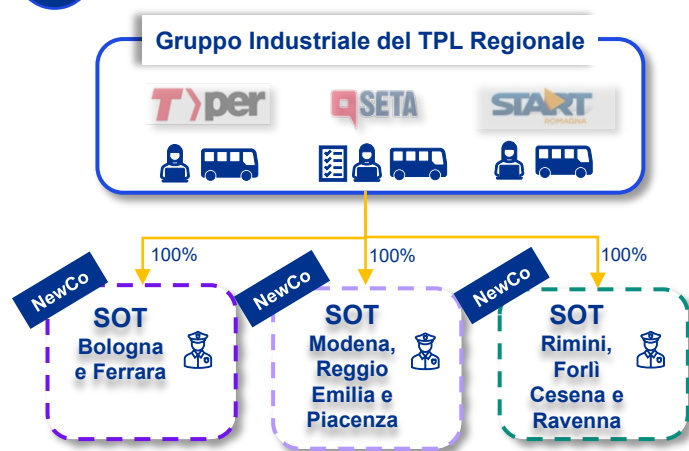
2 Fusione per incorporazione di SETA e Start Romagna in TPER



- Esperto(i) designato dal tribunale redige la relazione sul rapporto di cambio
- Gli organi amministrativi redigono e approvano (i) il progetto di fusione, (ii) la situazione patrimoniale, (iii) la relazione sul progetto di fusione e sul rapporto di cambio e depositano gli atti
- Decisione in ordine alla fusione da parte dei soci delle società coinvolte e iscrizione a Registro Imprese
- Decorso del termine di opposizione
- Atto di fusione
- Efficacia della fusione all'ultima delle iscrizioni al Registro Imprese

Punti di attenzione sugli scenari di integrazione

Scissione con scorporo, fusione delle scisse in TPER e costituzione SOT



Lo scenario prevede le seguenti macro operazioni e comporta i seguenti effetti principali:

SCISSIONE CON SCORPORO DELLE SOT

- Con la modifica del Codice Civile, viene introdotta la possibilità di effettuare l'operazione di scissione assegnando le azioni o quote alla scissa stessa. Per l'effetto, TPER, SETA e START diventerebbero rispettivamente soci di 3 società neocostituite.

FUSIONE DI SETA E START ROMAGNA IN TPER

- I soci di SETA e Start diventano soci di TPER;
- L'operazione crea un'aggregazione di patrimoni e personale delle società interessate dall'operazione;
- La società incorporante **assume diritti ed obblighi** delle società partecipanti alla fusione e prosegue nei rapporti anteriori alla fusione.

Elementi da sottoporre a valutazione

Al processo di scissione con scorporo è possibile applicare le semplificazioni previste dalla legge (es. rapporto di cambio, situazione patrimoniale, relazione)

Necessario confronto con il Notaio individuato per la stipula degli atti volto alla definizione dei tempi e di alcuni *steps*/adempimenti

Necessario coinvolgimento di esperti contabili e finanziari per la gestione e il passaggio degli *assets* nelle diverse fasi delle operazioni

È possibile retrodatare gli effetti contabili delle operazioni rispetto alla loro efficacia reale (iscrizione a Registro Imprese).

Determinazione della modalità di messa a disposizione della flotta veicoli a favore delle SOT da formalizzarsi con appositi contratti

Scadenze dei diversi contratti collettivi aziendali.

Punti di attenzione

Relazione sul rapporto di cambio della fusione redatto dall'esperto nominato dal Tribunale con tempistiche di redazione non prevedibili

Verificare con l'esperto nominato da parte del Tribunale per la redazione sul rapporto di cambio della fusione la determinabilità del rapporto di cambio in pendenza di scissione con scorporo

Le delibere motivate degli Enti soci ex artt. 5, 7 e 8 TUSP dovranno essere basate su documentazione che consenta di valutare adeguatamente la convenienza economica e la sostenibilità finanziaria dell'operazione

Comunicazioni sindacali ai sensi dell'articolo 47, Legge 428/1990 per ogni fase dell'operazione

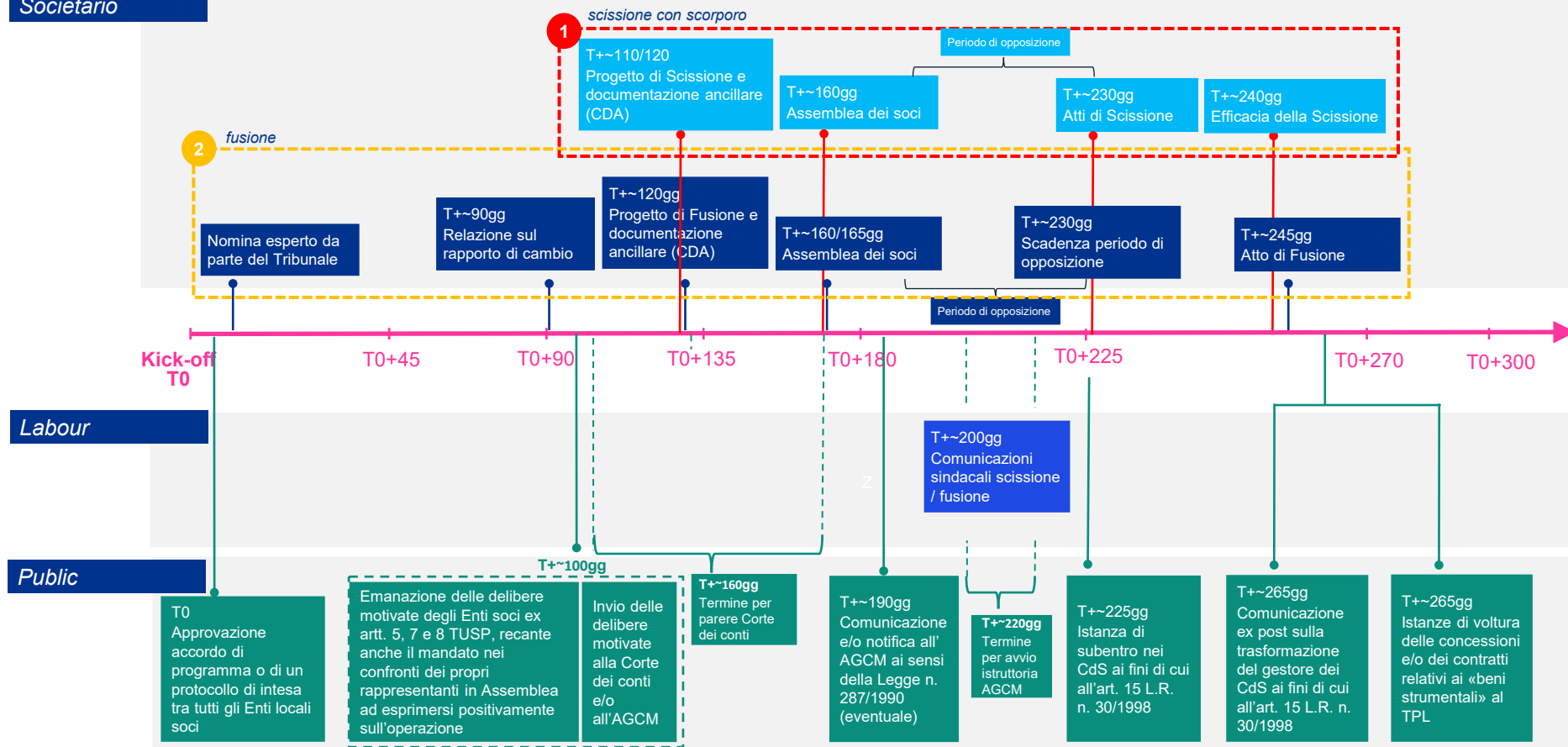
Possibile armonizzazione dei contratti collettivi aziendali nella fase di fusione.

Cronoprogramma indicativo

Nota preliminare. Il presente cronoprogramma prende in considerazione esclusivamente le macrofasi dei processi e le date sono state inserite con logica indicativa rispetto alle tempistiche normalmente applicabili ad operazioni dello stesso tipo. Le tempistiche dovranno essere verificate con il Notaio e l'esperto nominato dal Tribunale per la relazione sul rapporto di cambio della fusione.

SCISSIONE CON SCORPORO DELLE SOT E FUSIONE DI SETA E START IN TPER

Societario



Indicazioni di sintesi sul Cronoprogramma

TEMPI STIMATI

Secondo il cronoprogramma della due opzioni, i **tempi** per la chiusura dei processi di societizzazione – calcolati secondo logica indicativa rispetto alle tempistiche normalmente applicabili ad operazioni dello stesso tipo – è stimabile in **circa 265 giorni** per entrambe le opzioni prospettate.

Elementi di variazione sul Cronoprogramma

È tuttavia possibile prevedere una **contrazione** (o per converso, una dilatazione) **dei tempi** a seconda delle vicende legate a:

- tempi per l'adozione delle delibere necessarie all'implementazione delle operazioni;
- tempi per la nomina degli esperti da parte del Tribunale competente;
- tempistiche per la redazione del rapporto sulla congruità del cambio (nel caso della fusione)
- tempistiche per la redazione della relazione giurata dell'esperto (nel caso dei conferimenti)
- eventuali semplificazioni di processo dovute alla rinuncia dei termini da parte di alcuni organi (es. assemblea dei soci)
- ricaduta o meno nel periodo festivo (che con riferimento al periodo di opposizione dei creditori per fusione o scissione, determina una dilatazione dei tempi di +30 giorni)
- Possibilità di evitare il periodo di opposizione dei creditori (60 giorni, ex art. 2503 C.c.) per effetto del consenso dei creditori che partecipano all'operazione (o il pagamento dei creditori che non hanno dato il consenso), ovvero il deposito delle somme corrispondenti presso una banca, a meno che la relazione sul rapporto di cambio sia redatta da un'unica società di revisione che asseveri che la situazione patrimoniale e finanziaria della società renda non necessarie garanzie a tutela dei suddetti creditori.



03

Valorizzazione dell'iniziativa

- Metodologia utilizzata
- Valorizzazione delle attuali società
- Composizione del Capitale Sociale del Gruppo Industriale

Metodologia utilizzata

Per effettuare alcune prime considerazioni in merito ai possibili valori dei rami derivanti dall'integrazione, è stato effettuato un **esercizio** semplificato **per una valorizzazione di larga massima dei patrimoni confluenti**.

Infatti, è stata condotta una valutazione iniziale che tiene conto solo del Patrimonio Netto a cui sarà successivamente effettuata dalle Aziende una valutazione dell'impatto reddituale a seguito dell'armonizzazione dei principi contabili (migrazione da OIC e IAS per SETA e Start Romagna)

L'esercizio finora effettuato non prende in considerazione le modifiche rispetto ai dati contabili da apportare nell'ottica di definire un patrimonio rettificato o di definire il conto economico integrato della nuova realtà, quali:

1

➤ Rettifiche derivanti da applicazione di **diverse modalità di contabilizzazione** delle medesime **poste patrimoniali** (ad es. allineamento della vita utile degli asset)

2

➤ **Elisione delle voci economico-finanziarie aventi natura di intercompany;**

3

➤ **Ricalcolo delle imposte** sulla base del reddito integrato.

Valorizzazione delle attuali società - Patrimonio

La simulazione è stata effettuata tramite il seguente passaggio:



Il punto di partenza dell'esercizio di valorizzazione è rappresentato dai **patrimoni netti contabili** risultanti dai rispettivi **bilanci 2021**:

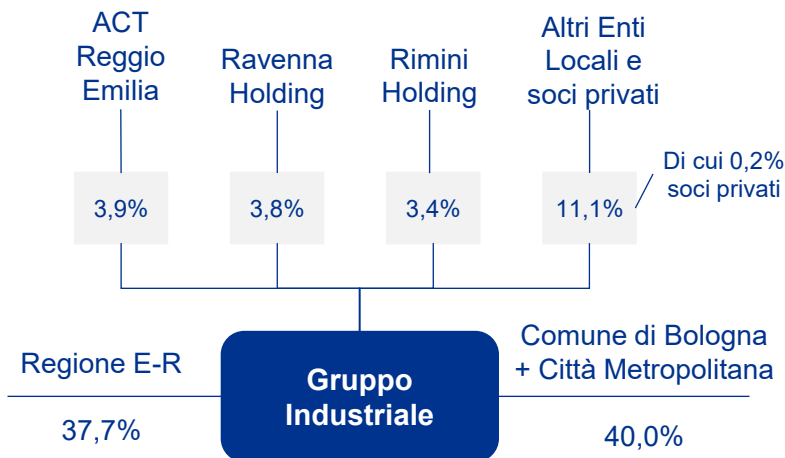
	TPER	SETA	Start
A. Patrimonio Netto Contabile (k€)	158.267	17.949	30.303
<i>Peso % patrimoni netti contabili</i>	76,6%	8,7%	14,7%

Composizione del Capitale Sociale del Gruppo

Un primo calcolo delle quote in base alla sola valutazione del Patrimonio netto del Gruppo prospetta due scenari dati dall'elisione o meno delle partecipazioni proprie di TPER e in SETA e Start Romagna:

Assetto ipotetico del Gruppo Industriale

Equity Value (Valore in milioni di €)	207	194		
Soci	Quote	Valore quote	Quote	Valore quote
REGIONE EMILIA ROMAGNA	35,4%	73,0	37,7%	73,0
COMUNE DI BOLOGNA	23,1%	47,7	24,6%	47,7
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	14,4%	29,7	15,4%	29,7
TPER S.P.A.	6,3%	13,0	-	-
AZIENDA CONSORZIALE TRASPORTI - A.C.T.	3,7%	7,6	3,9%	7,6
RAVENNA HOLDING S.P.A	3,6%	7,4	3,8%	7,4
RIMINI HOLDING S.P.A	3,2%	6,7	3,4%	6,7
LIVIA TELLUS ROMAGNA HOLDING S.P.A	2,6%	5,3	2,7%	5,3
COMUNE DI CESENA	2,3%	4,7	2,4%	4,7
COMUNE DI MODENA	1,0%	2,0	1,0%	2,0
COMUNE DI PIACENZA	0,9%	1,8	0,9%	1,8
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FERRARA	0,8%	1,6	0,8%	1,6
PROVINCIA DI MODENA	0,6%	1,3	0,7%	1,3
COMUNE DI FERRARA	0,5%	1,0	0,5%	1,0
PROVINCIA DI RIMINI	0,4%	0,8	0,4%	0,8
PROVINCIA DI FORLI' CESENA	0,2%	0,5	0,3%	0,5
COMUNE DI CARPI	0,2%	0,4	0,2%	0,4
NUOVA MOBILITA'	0,2%	0,4	0,2%	0,4
COMUNE DI SASSUOLO	0,2%	0,3	0,2%	0,3
COMUNE DI RICCIONE	0,1%	0,2	0,1%	0,2
ALTRI ENTI LOCALI	0,6%	1,2	0,6%	1,2
Totale	100%	207	100%	194



NB: tale calcolo dovrà essere successivamente integrato con una valutazione dell'effetto reddituale da parte delle aziende una volta uniformati i principi contabili al fine di determinare le effettive quote di partecipazione al Gruppo.



kpmg.com/socialmedia

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

© 2023 KPMG Advisory S.p.A., an Italian limited liability share capital company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent member firms of the KPMG global organization.

Consiglio Provinciale di Reggio Emilia, seduta del 28 marzo 2024

Intervento di Marco Signori, consigliere-capogruppo di Provincia Progressista, per il punto 4 all'ordine del giorno "Approvazione schema "Protocollo di intesa per costituzione del gruppo industriale del TPL in Emilia-Romagna" tra la Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana Bologna, Comune Bologna, Provincia e Comune Ferrara, Provincia e Comune Modena, Provincia e Comune Reggio Emilia, Comune Piacenza, Provincia Forlì-Cesena, Comune Forlì, Comune Cesena, Provincia e Comune Ravenna, Provincia e Comune Rimini", di cui espressamente si richiede l'inserimento o l'allegazione a verbale

Laddove si dà atto, nella parte introduttiva della proposta di delibera, che - citiamo - " la creazione di operatori di TPL che abbiano dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e finanziaria e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL porterebbe oltre che ad una maggiore competitività, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento..." già si tradisce la natura dell'operazione che una parte politica, maggioranza pro tempore in questo medesimo consesso, intende attuare per finalità che da parte nostra reputiamo altrettanto e squisitamente politiche e che non condividiamo nemmeno nella più minuta delle sue parti.

Un'operazione caratterizzata da una logica di concentrazione e di gigantismo, laddove necessiterebbero viceversa prossimità e diffusione, che ancora una volta allontanerà dai territori e quindi dai cittadini la gestione di servizi essenziali come appunto sono i trasporti pubblici collettivi.

Si argomenta di "gruppo industriale" come se il trasporto pubblico locale fosse una qualunque fabbrica di beni di consumo da spacciarsi a prezzi di mercato.

Ed è questa, a veder bene, la medesima logica che permea il cosiddetto Masterplan del servizio di trasporto pubblico della Provincia di Reggio Emilia portato in Consiglio il 28 novembre scorso laddove, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, a pag. 4 leggevasi: "La costante riduzione delle risorse dedicate al TPL, congiunta alla riduzione dei ricavi rende necessaria una razionalizzazione del servizio, limitando l'erogazione di corse 'a vuoto' soprattutto in aree a domanda debole".

Con ciò evocando la cosiddetta riorganizzazione della sanità sul territorio con relativa penalizzazione delle periferie, degli insediamenti sparsi, degli utenti socialmente più deboli con grave lesione delle prerogative dei cittadini.

D'altronde, come funzioni già SETA sul nostro territorio e quali logiche di estraneità ai bisogni della comunità locale presiedano alla politica del trasporto pubblico attuata da quello stesso soggetto che pro tempore amministra il capoluogo, la provincia e la regione, è già perfettamente e amaramente noto.

Vogliamo dire di TPER? Abbiamo presente lo stato disastroso delle nostre ferrovie locali, maxime sotto gestione assessorile dell'ineffabile Donini, successivamente addirittura promosso alla sanità?

Vediamo abbastanza chiaramente in questa operazione di oggi la proiezione del disegno Iren. Non è un caso che si divisi di SOT, società operative territoriali, elemento lessicale e sostanziale questo che già si rinviene nell'operazione ARCA e che si può concettualmente tradurre "in ginocchio da Iren". Iren, figlio degenero finanziarizzato di buone, incolpevoli aziende speciali che sul territorio tanto avevano fatto. Iren, macchina da profitti per agenzie finanziarie, banche, fondi d'investimento cosiddetti. Un tempo, concettualmente e più correttamente, si sarebbero chiamati

usurai. Profitti estorti ai cittadini utenti. Iren, mostruosa creatura tecnoburocratica concepita anche, e forse soprattutto, per soddisfare esigenze clientelari della cattiva politica, connivente per interesse proprio coi summenzionati soggetti.

All'epoca di tangentopoli, se non altro, i partiti rubavano anche e soprattutto per finanziare la propria attività politica. Esecrabile modello, ma le allora municipalizzate, aziende speciali o enti strumentali che dir si voglia, rendevano ai cittadini utenti servizi più che accettabili a costi ragionevoli. Oggi, dopo il golpe bianco del 1992, l'incontro sul panfilo Britannia, Ciampi, Monti e Draghi, la globalizzazione dell'economia e l'ascesa di quello che non esitiamo a definire fascismo finanziario globale, l'esecrabile balzello viene prelevato in misura assai maggiore dai ben più avidi soggetti di cui sopra, in mera logica ROI (Return on Investment), senza nulla contribuire sotto il profilo del know-how, delle tecnologie, delle esperienze industriali.

Francamente, col senno del poi, meglio Craxi Andreotti e Forlani di Fink, Buckley, Abigail Johnson e Yie-Hsin Hung, nomi peraltro sconosciuti ai più, che ogni giorno condizionano e manipolano l'esistenza quotidiana di miliardi di esseri umani.

Non ci sorprenderemmo affatto, anzi ci stupiremmo del contrario, se l'operazione congegnata da una precisa parte politica in campo trasporto pubblico locale, sull'evidente calco dello sciagurato modello Iren, approdasse prima o poi in borsa e comunque sfociasse nell'ennesimo servizio reso ai già menzionati soggetti finanziari aprendo a questi la partecipazione di capitale al costituendo "gruppo industriale" con tutto ciò che sciaguratamente ne conseguirebbe.

Consiglio Provinciale di Reggio Emilia, seduta del 28 marzo 2024

Intervento per dichiarazione di voto di Marco Signori, consigliere-capogruppo di Provincia Progressista, per il punto 4 all'ordine del giorno "Approvazione schema "Protocollo di intesa per costituzione del gruppo industriale del TPL in Emilia-Romagna" tra la Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana Bologna, Comune Bologna, Provincia e Comune Ferrara, Provincia e Comune Modena, Provincia e Comune Reggio Emilia, Comune Piacenza, Provincia Forlì-Cesena, Comune Forlì, Comune Cesena, Provincia e Comune Ravenna, Provincia e Comune Rimini", di cui espressamente si richiede l'inserimento o l'allegazione a verbale

Per le ragioni evidenziate nel precedente intervento denunciemo con forza la logica tutta politica, antipopolare e antisociale di questa operazione e il nostro voto sarà quindi un chiaro, inequivocabile, più che convinto "no" alla proposta di delibera.

Servizio/Ufficio: Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile e Patrimonio
Proposta N° 2024/682

Oggetto: APPROVAZIONE SCHEMA "PROTOCOLLO DI INTESA PER COSTITUZIONE DEL GRUPPO INDUSTRIALE DEL TPL IN EMILIA-ROMAGNA" TRA LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, CITTÀ METROPOLITANA BOLOGNA, COMUNE BOLOGNA, PROVINCIA E COMUNE FERRARA, PROVINCIA E COMUNE MODENA, PROVINCIA E COMUNE REGGIO EMILIA, COMUNE PIACENZA, PROVINCIA FORLÌ-CESENA, COMUNE FORLÌ, COMUNE CESENA, PROVINCIA E COMUNE RAVENNA, PROVINCIA E COMUNE RIMINI.

PARERE AI SENSI DELL'ART.49, COMMA 1, DEL DECRETO LEGISLATIVO 18/08/2000, N°267.

Regolarità Tecnica: FAVOREVOLE

Li, 05/03/2024

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
INTERESSATO

F.to BUSSEI VALERIO

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO PROVINCIALE
N. 6 DEL 28/03/2024

APPROVAZIONE SCHEMA "PROTOCOLLO DI INTESA PER COSTITUZIONE DEL GRUPPO INDUSTRIALE DEL TPL IN EMILIA-ROMAGNA" TRA LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, CITTÀ METROPOLITANA BOLOGNA, COMUNE BOLOGNA, PROVINCIA E COMUNE FERRARA, PROVINCIA E COMUNE MODENA, PROVINCIA E COMUNE REGGIO EMILIA, COMUNE PIACENZA, PROVINCIA FORLÌ-CESENA, COMUNE FORLÌ, COMUNE CESENA, PROVINCIA E COMUNE RAVENNA, PROVINCIA E COMUNE RIMINI.

Ai sensi degli artt. 124 del D. Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 32 della L. 69/2009 si certifica che copia della suddetta deliberazione è pubblicata all'Albo pretorio, per 15 giorni consecutivi, dal 05/04/2024

Reggio Emilia, lì 05/04/2024

IL RESPONSABILE

F.to TIRABASSI ALFREDO LUIGI

Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.