



Bilancio al 31/12/2019

Assemblea dei Soci

26 giugno 2020

Organi, cariche sociali e revisori

Amministratore Unico

Andrea Burzacchini

Direttore Generale

Alessandro Di Loreto

Collegio Sindacale

Luisa Renna	Presidente
Giliberto Colistra	Sindaco effettivo
Umberto Vaccari	Sindaco effettivo

Società di revisione

Analisi SpA

Indice generale

- ❖ Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019
- ❖ Bilancio al 31/12/2019: Stato Patrimoniale e Conto Economico
- ❖ Nota integrativa al bilancio al 31/12/2019
- ❖ Relazione del Collegio Sindacale
- ❖ Relazione della Società di revisione
- ❖ Relazione sul governo Societario ex art. 6 D.Lgs 175/2016
- ❖ Relazione di valutazione del rischio di crisi aziendale ex art. 6 D.Lgs 175/2016



Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019

AGENZIA PER LA MOBILITÀ DI MODENA SPA

Sede in STRADA SANT'ANNA 210 -41122 MODENA (MO) Capitale sociale Euro 5.312.848,00 i.v.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019

Signori Azionisti,

L'esercizio chiuso al 31/12/2019 riporta un **risultato positivo pari a Euro 4.248,58** di cui si propone di destinare il 5% a riserva legale, e il restante a riserva straordinaria.

Per il decimo anno consecutivo, nonostante le crisi e l'incertezza che investe il Paese in generale ed il trasporto pubblico in particolare, i conti si confermano in equilibrio.

L'Agenzia si conferma una società solida e trasparente, con i conti in ordine e rispettosa dei requisiti richiesti alle società partecipate secondo quanto disposto dal D.lgs. n° 175/2016 e s.m.e.i. (*Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica* – d'ora in avanti "TUSP").

Andamento della gestione

Il valore della produzione nel 2019 si è attestato a € 29.130.622,51 con un leggero incremento, pari al 2,68% rispetto al 2018, in cui era di € 28.367.671,51

Anche i **costi della produzione registrano un analogo andamento.**

I livelli del valore e dei costi della produzione sono in crescita. L'utile dell'esercizio, è nella media degli ultimi anni; questo non rappresenta un automatismo, ma la conferma che solo con una attenta gestione si consegue un risultato positivo; questo più che un "utile" deve essere inteso come un sostanziale equilibrio di bilancio.

Il consuntivo chilometrico dei servizi finanziati per l'anno 2019 è pari a 12.493.270 vett*km con un leggero scostamento rispetto ai servizi programmati (- 22.263,81 vett*km.) e un significativo incremento rispetto all'anno precedente (+ 197.129 vett*km.)

A partire dal 1/10/2016, per decisione della Regione Emilia-Romagna, non è più sanzionata la mancata convalida degli abbonamenti. Questo aspetto ha provocato anche nel 2019 una diminuzione delle validazioni assai rilevante. Al fine di non disperdere la serie storica dei dati di validazione, in questi ultimi anni si è effettuata un'operazione di ricalcolo dei dati in base soprattutto all'andamento degli introiti tariffari da parte di SETA.

Il trend degli introiti tariffari risulta essere infatti positivo (in assenza di aumenti tariffari), a riprova del fatto che la drastica diminuzione delle validazioni è da attribuirsi al suddetto non sanzionamento delle validazioni degli abbonamenti.

Si sottolinea inoltre nel 2019 è diventata pienamente operativa l'iniziativa Mi Muovo anche in Città della Regione Emilia-Romagna che ha permesso l'accesso gratuito ai servizi urbani per i possessori di un abbonamento ferroviario avente come origine e/o destinazione una città (con più di 50.000 abitanti) ove i suddetti servizi sono presenti; questa iniziativa ha sicuramente portato ad utilizzare i servizi urbani utenti che in precedenza non li utilizzavano.

In esito delle considerazioni sopra anche nel 2019 si registra un **ulteriore incremento del numero dei viaggiatori paganti, che risultano essere 14.161.323.**

È opportuno qui ricordare che il Gestore continua ad usare un diverso metodo di calcolo, basato su stime del numero dei viaggiatori basato sul numero di titoli di viaggio venduti, più omogeneo con i metodi usati a Reggio Emilia, Piacenza e nel resto della Regione Emilia-Romagna.

Agenzia, grazie agli indirizzi degli Enti Locali soci e alla competenza e serietà degli operatori della società:

- è riuscita a garantire un buon equilibrio nella gestione delle attività e dei bilanci, non producendo perdite;

- ha confermato l'attenzione per la riqualificazione attraverso azioni di risparmio energetico.
- ha conservato e rinforzato il proprio patrimonio, struttura fondamentale per l'esercizio del TPL nel bacino (al netto dell'evento drammatico del terremoto del 2012 e delle conseguenti demolizioni forzate dei depositi bus di Mirandola, Finale Emilia, Concordia e Camposanto); con il completamento dei lavori di ricostruzione del deposito bus di Finale Emilia, la realizzazione dei nuovi portoni sezionali del deposito bus di Carpi, le manutenzioni straordinarie della rete filoviaria di Modena e l'avvio dei lavori di ricostruzione del deposito bus di Mirandola, il patrimonio si è accresciuto e qualificato;
- ha consolidato, e volta a volta adeguato, una rete provinciale di servizi (oltre 189.000.000 vet*km in 15 anni), nel rispetto degli oneri contrattuali e degli obblighi verso il gestore. Anche il gestore, del resto, presenta conti in attivo;
- ha contribuito a consolidare un livello di servizio pubblico che, , viene giudicato di alto livello da parte degli stessi utenti (media voto: 7/10 secondo il sondaggio *Customer Satisfaction* annuale).

A livello nazionale la legge 96/2017 (conversione del D.L. 50/2017) ha stabilito la dotazione del Fondo Nazionale Trasporti, rendendo strutturale il monte risorse statali, sganciato dagli accertamenti delle entrate delle accise sui carburanti, contribuendo quindi a dare maggiore certezza al settore. Tuttavia in tale quadro di riferimento la Regione, nel triennio 2018/2020, dovrà mettere a disposizione ulteriori risorse proprie per difendere gli attuali livelli dei servizi ferroviari e auto filoviari. Occorre inoltre richiamare l'attenzione su quanto previsto all'art. 27 della L.96/2017, che stabilisce a decorrere dal 2018, da un lato l'applicazione di nuovi criteri sempre finalizzati alla razionalizzazione ed efficientamento del TPL per il riparto del Fondo Nazionale e dall'altro individua percentuali di riduzione delle risorse (pari al 15% del corrispettivo del CdS non affidati) qualora non risultino affidati mediante gara pubblica i servizi di TPL o ancora non ne risulti pubblicato il bando di gara per l'affidamento degli stessi. Tali termini sono stati recentemente prorogati dal nuovo Governo, al 2021.

A livello regionale l'andamento delle risorse nel quinquennio 2016/2020, è stato consolidato sui valori dell'anno precedente (2015), confermando una riduzione strutturale del -4,6% rispetto al 2010. A questa situazione, dal 2018, si è sommata l'ulteriore riduzione per il bacino provinciale di Modena, di € 400.000 del fondo per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi TPL.

Questo contesto di riferimento rende difficile qualsiasi azione programmatica ed impedisce di proiettarsi verso il futuro, costringendo l'Agenzia a "schiacciarsi" sul contingente e sull'immediato. In questo quadro risulta soprattutto difficoltoso riprendere una stagione di gare che possano produrre competitività e innovazione, rompendo l'attuale situazione caratterizzata da proroghe e monopolio.

In questa situazione va rimarcato ancora una volta lo sforzo degli EE.LL. modenesi, che nonostante si siano a volte ritirati da un protagonismo vero sulle politiche del TPL, delegandole di fatto alla Regione, non hanno smesso di sostenere finanziariamente processi di qualificazione di TPL e di funzionamento delle Agenzie, a differenza di altre situazioni territoriali; tale sforzo rischia però di rimanere privo di risultati reali se gli stessi EE.LL. non intraprendono con maggiore decisione la scelta (irrinunciabile) di contenere e di ridurre l'abitudine ormai "culturale" di considerare la mobilità basata principalmente sull'auto privata.

L'11 dicembre 2017 a Bologna presso la sede della Regione, è stato stipulato il Patto per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale 2018/2020 con l'adesione di tutti i principali attori del sistema TPL regionale: le Province, i 13 Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, l'UPI e l'ANCI Emilia-Romagna, le Agenzie Locali per la Mobilità e ALMA, le Società di Gestione del TPL, Trenitalia e FER, CNA, Confartigianato, Legacoop, Con cooperative, ANAV, le Confederazioni Sindacali Regionali, i Sindacati Trasporti Regionali, i Comitati degli Utenti. Il Patto è articolato nelle seguenti sezioni: 1. Modello evolutivo di riforma per il trasporto pubblico in Emilia-Romagna; 2. I soggetti attuatori e singoli impegni; 3. Obiettivi e risultati attesi; 4. Quadro delle risorse finanziarie necessarie e disponibili per i servizi minimi, 5. Sintesi degli impegni e fasi di attuazione della riforma 2018/2020; 6. Monitoraggio della riforma; 7. Approvazione del Patto.

Gli elementi principali di indirizzo per aMo sono: a) la prosecuzione del processo di razionalizzazione della governance del settore, con l'accorpamento delle due agenzie di Modena e Reggio Emilia anche attraverso un percorso temporaneo basato su strumenti quali la Convenzione ex art. 30 D. Lgs. 267/2000; b) le Gare per l'affidamento dei servizi auto filoviari e l'articolazione territoriale di riferimento; c) il quadro delle risorse finanziarie necessarie e disponibili per i servizi minimi e gli impegni per le stazioni appaltanti derivanti da quanto previsto dall'art. 27 della Legge 96/2017; d) la tutela del lavoro e la clausola sociale; e) il miglioramento della qualità dell'aria e gli obiettivi dei PUMS; f) la riorganizzazione dei servizi auto filoviari e ferroviari, g) il rinnovo del parco autobus; h) la bigliettazione elettronica, integrazione tariffaria e info mobilità. I principali obiettivi assegnati dal PAIR 2020 e dal Patto a tutti i sottoscrittori sono: 1. Aumentare del 10% i passeggeri trasportati su gomma; 2. Aumentare del 20% i passeggeri trasportati su ferro; incrementare la quota di spostamenti in bicicletta fino a raggiungere il 20% di quelli totali.

In attuazione del Patto per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale 2018/2020, la Regione, con deliberazione della Giunta Regionale n°1403 del 27/08/2018 ha realizzato, dal 1° settembre 2018, l'iniziativa "Mi Muovo in città" che attua l'integrazione tariffaria tra treno e servizi TPL auto filoviari in area urbana, offerti gratuitamente a chi possiede un abbonamento ferroviario superiore ai 10 km o superiore a 1 zona con origine e/o destinazione nelle 13 città dell'Emilia-Romagna con più di 50 mila abitanti: Bologna, Modena, Reggio Emilia, Parma, Piacenza, Ferrara, Ravenna, Cesena, Forlì, Rimini, Carpi, Faenza, Imola.

La Regione con la sopracitata DGR 1403/2018, ha individuato quali assegnatari dei contributi regionali a norma dell'art.33, comma 1, lett. b) bis le Agenzie locali per la mobilità, tenute a trasferirli alle Società titolari del Contratto di servizio di trasporto pubblico, definendo altresì le modalità di concessione dei contributi regionali e di rendicontazione dei dati di monitoraggio.

Con riferimento agli adempimenti imposti dal TUSP, quale "società a controllo pubblico" ai sensi dell'art. 1, lett. m) del TUSP, la società, già dal 2017, ha adeguato il proprio Statuto prevedendo (art. 28) che la revisione legale dei conti sia affidata a un revisore legale o a una società di revisione legale dei conti iscritti in apposito albo. Si rammenta che la società ha come socio che esercita un'influenza dominante in Assemblea il Comune di Modena il quale detiene il 45% delle azioni.

Nel mese di gennaio 2019, il Comune di Modena ha trasmesso la nota di aggiornamento del Documento unico di programmazione 2019-2021 (approvata dal Consiglio Comunale nella seduta del 20/12/2018) nella parte contenente gli obiettivi assegnati alla società nell'ambito dei controlli sulla società partecipate ai sensi del D. Lgs. n. 267/2000 e del TUSP.

Tali obiettivi, che venivano recepiti dalla società sono i seguenti:

- Redazione documento sulle strategie di gara per l'affidamento della gestione dei servizi di TPL nell'ambito ottimale Modena-Reggio Emilia.
- Collaudo nuovo deposito autobus di linea TPL a Finale Emilia.
- Ulteriore riduzione del costo delle utenze per consumi elettrici del 10% rispetto all'esercizio 2018, quale risultato previsto in conseguenza dell'inserimento della tecnologia LED.
- Riduzione del costo delle fotocopie pari al 20% rispetto all'esercizio 2017, quale risultato previsto in conseguenza della dematerializzazione dei processi di gestione e archiviazione documentale.
- Promozione utilizzo biciclette aziendali negli spostamenti urbani, insieme all'utilizzo dei mezzi pubblici ed altre forme di mobilità condivisa, negli spostamenti interurbani, dei dipendenti della società.
- Applicazione dei risultati del progetto europeo RUMOBIL.
- Mantenimento e consolidamento dell'equilibrio di bilancio societario, confermando la produzione di servizi TPL per una consistenza complessiva annua di 12.400.317 vett*km. fatto salvo uno scostamento dei servizi minimi erogati, entro il 0,83% nell'arco dell'anno 2019;
- Aumento del valore della produzione di circa l'1,5% rispetto all'anno 2017.
- Il numero dei dipendenti al 31/12/2019 non dovrà essere superiore a quello rilevato al 31/12/2018. E' fatto divieto alla società assumere nuove unità di personale, sia a tempo determinato che a tempo indeterminato, in assenza di autorizzazione rilasciata dal socio Comune di Modena;
- Il totale della voce "costo del personale" (voce B9 del Conto Economico) al 31/12/2019 non dovrà essere superiore al valore della stessa voce indicata nel bilancio al 31/12/2018, fatti salvi gli incrementi obbligatori derivanti dall'applicazione di norme di legge o del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro;
- Il totale della voce "totale costi della produzione" (voce B del Conto Economico) al 31/12/2019 dovrà essere uguale o inferiore al valore della stessa voce indicata nel bilancio al 31/12/2018. Solo nel caso in cui si verifichi un incremento durevole della voce A del Conto Economico (Totale Valore della Produzione) sarà possibile aumentare la voce B del Conto Economico in misura proporzionale entro i limiti dell'incremento del valore della produzione.

I sopracitati obiettivi, come rilevabile dai dati di bilancio, sono stati quindi pienamente raggiunti.

Nel mese di dicembre 2019, inoltre, ai sensi dell'art. 20 del TUSP, il Comune di Modena, con Delibera del Consiglio Comunale n. 81 del 12/12/2019, approvava la razionalizzazione periodica annuale delle partecipazioni societarie possedute alla data del 31/12/2018, prevedendo il mantenimento della partecipazione societaria in aMo.

Si rende altresì noto che anche gli altri Enti Locali soci hanno previsto il mantenimento della partecipazione societaria nella società.

La Società, nel corso del 2019 ha redatto e approvato, d'intesa con i Soci, un Piano Triennale 2019-2021 delle Assunzioni di Personale per gestire in modo ordinato il ricambio generazionale.

L'età media delle risorse umane della società, infatti, è di 57 anni al 30 giugno 2019. Si tratta quindi di una società i cui addetti sono da un lato dotati di solida esperienza lavorativa e dall'altro, per circa 5/12 proiettati all'uscita dal mondo del lavoro entro i prossimi due/tre anni. E' prevedibile, con le attuali normative sui pensionamenti, che nel successivo biennio (2022/2023) altri 3 dipendenti della società vadano in pensione.

Le linee guida del Piano sono le seguenti:

- Conferma e consolidamento di tutti gli ambiti di attività della società: programmazione, regolazione e controllo del trasporto pubblico locale, con previsione di sviluppo, a breve termine, nei settori del mobility management e della ricerca applicata sulle forme innovative di mobilità collettiva e/o condivisa e della mobilità attiva.
- Conferma delle attuali dotazioni patrimoniali della società, inclusa la rete filoviaria, con previsioni di estensione nelle acquisizioni di responsabilità organizzative e di coordinamento, dei mobility point e dei terminal.
- Conseguente conferma della configurazione organizzativa della società e della relativa dotazione organica di personale; con potenziamento delle funzioni tecniche ed informatiche ed alleggerimento progressivo delle funzioni amministrative ed operative/gestionali.
- Conferma dei vincoli di spesa assegnati dal Socio di riferimento (Comune di Modena), misurati su base annuale e in relazione all'andamento del valore della produzione della società.
- Gestione del turn over nella misura del rapporto 1 a 1 nel triennio di riferimento del presente Piano.

La gestione operativa del Piano triennale delle assunzioni è disciplinata dal nuovo Regolamento societario per il reclutamento del personale.

Affinché il ricambio generazionale avvenga ordinatamente, nel rispetto dei valori, della mission e della reputazione della società, si è deciso di valutare l'utilizzo dello strumento della formazione professionale gestita per garantire la continuità lavorativa, il trasferimento di competenze e conoscenze, la continua funzionalità dei diversi settore aziendali, ponendo costante attenzione a mantenere sostanzialmente invariati sia la forza lavoro media annuale sia il costo annuale per il personale, utilizzando anche i margini differenziali di costo dei nuovi assunti.

Il ricambio generazionale nel medio periodo, nell'arco dei prossimi 4/5 anni, produrrà un positivo rinnovamento della società per circa i 2/3 dei suoi componenti.

Al termine del processo, i Soci avranno a disposizione un'Agenzia più giovane ed energica, ugualmente competente, motivata e pienamente in grado di affrontare le sfide della nuova mobilità intesa come servizio sostenibile.

Al 31/12/2019 si è conclusa la prima selezione pubblica per consentire il graduale inserimento nella dotazione organica della società di due esperti nel settore dei trasporti e del mobility management.

Si ribadisce che anche per l'esercizio 2019, la società ha provveduto a dare attuazione alla normativa in materia di anticorruzione e trasparenza delle società pubbliche in osservanza delle "Linee Guida" n. 1134/2017 dell'ANAC, come peraltro attestato dal Collegio sindacale nella veste di OIV (Organismo interno di valutazione) il 29/03/2019 ai fini della verifica degli obiettivi connessi alla trasparenza, oltre che a quelli inerenti in generale alla prevenzione della corruzione.

Con Determinazione n. 7 dell'Amministratore Unico del 28/03/2019 è stato peraltro approvato il Piano triennale 2019-2021 della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

In tema di privacy, il Responsabile della protezione dei dati (DPO), Avv. Gianluigi Fioriglio, ha tenuto diversi audit e corsi di formazione ai dipendenti della società ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 in materia di protezione di dati personali delle persone fisiche. Non si segnalano a tale proposito criticità particolari.

Si rammenta altresì che l'Assemblea dei soci in data 15/04/2019 ha approvato la riconferma della nomina di Andrea Burzacchini Amministratore Unico della Società per il triennio 2019-2021.

Andamento economico e generale dell'attività

L'equilibrio di bilancio, conseguito anche nel 2019, è frutto di una costante e attenta gestione dei fattori di spesa, correlati ad una programmazione dei servizi, rivisitata più volte durante l'anno, per ricercare le modifiche possibili, ma entro una logica di sostenibilità tecnico-economica. Per il 2019 vanno sottolineati questi elementi:

- il costo per gli Amministratori e per il Collegio Sindacale si è ulteriormente ridotto dal 2018.
- In applicazione del Decreto Legge n. 95/2012, dal 1/1/2015 l'indennità dell'Amministratore Unico era stata ridotta del 20% (da € 41.324 a € 33.059 lordi). Le spese di rappresentanza sono di modesta entità e non significative.
- il costo del personale nel 2019, dopo la consistente riduzione registrata dal bilancio al 31/12/2017, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente.
- permane, a seguito del terremoto 2012, l'inagibilità di 4 depositi (3 dei quali demoliti), con la conseguenza sia della riduzione degli affitti percepiti che della sicurezza dei mezzi lasciati meno custoditi;
- è stato riaperto all'esercizio il nuovo deposito autobus di Finale Emilia.
- sono stati realizzati alcuni interventi "sartoriali" di riprogrammazione del servizio resi necessari dalla conferma del trend di crescita della popolazione studentesca; nello specifico nell'ambito della flessibilità contrattuale con il Gestore sono stati attuati alcuni "rinforzi" ai servizi nelle ore di punta dei collegamenti scolastici che hanno evidenziato problemi di sovraffollamento, anche con l'inserimento di mezzi di maggiori dimensioni 18/14 metri messi a disposizione dal Gestore.

L'equilibrio di bilancio, oltre ad aver assorbito la riduzione strutturale delle risorse nazionali, avvenute nel 2010, così come la riduzione dello 0,20% delle risorse regionali per il funzionamento delle Agenzie, nel corso del 2019 ha gestito la riduzione di € 400.000 dei contributi regionali per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi TPL (il così detto "fondino"). Inoltre a Modena si aggiunge la riduzione dei proventi degli affitti di alcuni depositi per inagibilità a seguito del terremoto del 2012. Non è certo calata, invece, la tassazione sugli immobili: nel 2019 Agenzia versa agli EE.LL. un'imposta IMU complessiva pari a circa € 183.000 allineata al valore del 2018.

E' opportuno evidenziare inoltre un ulteriore aspetto, che trova puntuale riscontro nel bilancio:

il mantenimento di un accantonamento di € 150.000 sul fondo rischi contrattuali in ragione della situazione reiterata proroga del Contratto di Servizio con il Gestore, alle medesime condizioni contrattuali, nonché del problematico andamento dell'appalto per la ricostruzione dell'autostazione e del deposito bus di Mirandola.

In conclusione si può affermare che si è conseguito anche nel 2019 il mandato ricevuto dai Soci, e cioè programmare al meglio il trasporto pubblico locale con le risorse a disposizione ulteriormente in calo, senza produrre disavanzi e garantendo la manutenzione "essenziale" del proprio patrimonio.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la società

Anche il 2019 è stato caratterizzato dall'intensa attività di indirizzo, orientamento e collaborazione con gli enti locali nella redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

E' stato discusso e approfondito un **documento di orientamento** a seguito di valutazioni emerse in gruppi di lavoro interni, durante i confronti con i soci (in assemblea plenaria e nelle sedute del comitato permanente della mobilità), nelle collaborazioni con i PUMS di Modena, Carpi e del Distretto Ceramico nonché negli incontri con altri interlocutori istituzionali (Regione) e stakeholder.

aMo ha ritenuto opportuno mettere a disposizione dei Soci le elaborazioni tecniche effettuate, anche in considerazione delle diverse scadenze nel 2019: **PRIT 2025**, i **PUMS** (Modena, Carpi, Distretto Ceramico), i **PGTU** e la **gara di affidamento del servizio di TPL**. Questi ed altri piani contribuiranno al PUMAV, il Piano della Mobilità di Area Vasta, previsto dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Elemento principale del documento è l'individuazione di un **sistema integrato di mobilità di Area Vasta**, definito **Sistema Metropolitano Modenese**, la cui necessità è data dall'estrema complessità ed intensità dei flussi di mobilità intercomunali, tuttora in crescita, e che in Regione risultano inferiori solo a quelli dell'area bolognese.

La logica del documento, che potrà essere anche di riferimento per l'oggetto della gara del TPL, descrive gli elementi base della mobilità modenese collettiva anche in relazione ai diversi documenti pianificatori regionali, di area vasta e comunali, indicando per il 2030 l'attivazione del **Servizio Metropolitano Modenese**, che, assumendo la riqualificazione e lo sviluppo delle **ferrovie** come **assi portanti** del sistema di mobilità pubblica, si pone l'obiettivo di **modificare** l'attuale **rete del TPL di Area Vasta**.

La società, interpretando la propria missione principale, si mette a disposizione dei Soci per sviluppare la progettazione di dettaglio delle nuove reti di TPL gerarchizzate, ad avvenuta approvazione dei PUMS

attraverso il Piano di Settore, e a condividerne le fasi attuative nelle scansioni temporali previste dai Piani, a due, cinque e dieci anni, coordinati con i necessari interventi di ridefinizione delle funzioni degli spazi pubblici urbani per consentire di introdurre corridoi preferenziati e con adeguate politiche di regolazione della sosta.

Nel corso del 2019 le Agenzie per la Mobilità di Modena e Reggio Emilia e i relativi Enti Locali Soci, hanno elaborato un documento di indirizzi generali per la **Revisione dei Servizi Urbani ed Extraurbani di Trasporto Pubblico Locale dei bacini provinciali di Modena e Reggio Emilia (Ambito Ottimale Secchia-Panaro)**.

La nuova stagione del Piano Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) avviata nella Regione Emilia-Romagna nel triennio 2017-2019, ha portato all'adozione di nuovi strumenti di pianificazione della mobilità anche nei Comuni di Modena, Reggio Emilia, Carpi e Distretto Ceramico (Comuni di Sassuolo, Fiorano M., Maranello e Formigine).

In tutti i PUMS adottati nei bacini provinciali di Modena e Reggio Emilia, seppure con accentuazioni e sfumature diverse, assume un ruolo strategico il trasporto pubblico locale sia urbano che interurbano nelle connessioni delle città principali con i loro territori di riferimento.

Nei PUMS dell'ambito di riferimento, il tema del TPL ha numerose strategie comuni/condivise:

- ✓ La necessità di revisionare le reti a partire da una gerarchizzazione dei sistemi con linee di forza/linee primarie e linee di adduzione;
- ✓ Il potenziamento dei servizi offerti ai territori;
- ✓ Lo sviluppo dell'intermodalità e le forti relazioni tra sistema di TPL auto filoviario e sistema di TPL ferroviario regionale;
- ✓ La visione del TPL come elemento regolatore degli spazi pubblici sulle direttrici principali di mobilità delle città e dei loro territori suburbani, con potenziamenti delle corsie preferenziali, realizzazione dei "salticoda" alle intersezioni, preferenziali semaforici, qualificazione delle fermate, riassetto degli usi degli spazi con priorità a pedoni e ciclisti.

Agenzia ha inoltre esortato i comuni ad assumere obiettivi tangibili e "coraggiosi" nei PUMS, come ad esempio l'inversione del rapporto tra spostamenti in auto privata e spostamenti in modalità sostenibile: in dieci anni (il tempo di riferimento dei PUMS), i primi dovrebbero dimezzarsi (rispetto all'attuale 70% medio) e i secondi dovrebbero raddoppiare. Tale esortazione viene fatta non solo ai fini di contenere l'inquinamento atmosferico, ma anche per contribuire alla lotta al cambiamento climatico, ridurre gli incidenti da traffico, l'inquinamento acustico e il peso sulle "casce comunali" di una mobilità basata soprattutto sull'auto privata. aMo ricorda ai comuni soci l'importanza di realizzare una mobilità che renda le città sicure, inclusive, attrattive ed innovative.

Le scelte di pianificazione della mobilità sostenibile nei bacini provinciali di Modena e Reggio Emilia inducono pertanto l'avvio di un percorso di revisione sistematica e coordinata delle reti e dei servizi di trasporto pubblico locale urbani ed extraurbani dei due territori, costituenti l'ambito ottimale Secchia-Panaro.

Il percorso di revisione dei servizi TPL intreccia inoltre il percorso di progettazione della nuova gara per l'affidamento della gestione dei servizi TPL integrati dei due bacini provinciali, recentemente avviato con la stipula della Convenzione di cooperazione tra le due Agenzie per la mobilità.

Si sottolinea, tra l'altro, che la normativa di settore stabilisce che i PUMS abbiano una durata decennale così come la Legge regionale sul trasporto pubblico n.30/1998 stabilisce che anche gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri auto filoviari abbiano una durata di almeno dieci (10) anni.

Nell'ambito delle attività di coordinamento previste dalla *"Convenzione per l'istituzione e la regolamentazione della cooperazione nella gestione delle funzioni proprie delle Agenzie della mobilità di Modena e Reggio Emilia"*, si rende quindi necessaria la predisposizione di un Documento di aggiornamento in merito alla progettazione della gara per l'affidamento della gestione dei servizi di TPL nell'ambito ottimale Secchia/Panaro.

In sintesi, il cronoprogramma aggiornato delle attività di progettazione e svolgimento della gara a bacino unico Modena – Reggio Emilia dovrebbe includere preliminarmente le attività di revisione generale dei servizi di TPL oggetto della gara stessa.

Il calendario delle attività da coordinare tra i due bacini provinciali e anteporre al calendario ordinario delle procedure di gara, dovrebbe comprendere i seguenti temi:

- a. Approvazione definitiva dei PUMS negli ambiti urbani nei quali i procedimenti non si sono ancora conclusi;

- b. Definizione delle strategie operative e delle tempistiche di revisione generale dei servizi di TPL e coordinamento delle attività nei due bacini di mobilità di Modena e Reggio Emilia;
- c. Definizione metodologia di lavoro, inclusa la fase di partecipazione dei cittadini alla progettazione delle nuove reti di TPL;
- d. Costituzione gruppi di lavoro (anche distinti e separati nei due bacini provinciali), definizione ruolo Agenzie della mobilità, definizione dei pool di consulenti/progettisti di reti di TPL;
- e. Analisi stato di fatto e analisi dell'evoluzione della domanda di mobilità nei territori interessati al processo di revisione;
- f. Ipotesi progettuali di revisione reti;
- g. Verifiche di coerenza e compatibilità con le risorse economiche disponibili, eventuale fase di reperimento nuove risorse;
- h. Accordo di Programma con la Regione;
- i. Ingegnerizzazione delle nuove reti TPL, verifiche di affidabilità con modelli di simulazione;
- j. Approvazione documenti finali di revisione generale reti e servizi TPL nei due bacini provinciali, definizione dei nuovi "oggetti da mettere a Gara".
- k. Accordo di Mandato tra le Agenzie di Modena e Reggio Emilia e definizione del Responsabile del Procedimento della Gara unica.
- l. Sviluppo accordi propedeutici alla Gara per l'affidamento della gestione dei servizi di TPL revisionati, definizione strategie di Gara.

Le attività sinteticamente illustrate coinvolgono le due Agenzie per la Mobilità, gli Enti locali Soci dei due bacini provinciali, la Regione, il Gestore uscente e i soggetti portatori di interessi diffusi, i cittadini.

Le tempistiche ipotizzate, da inserire con obbligazioni reciproche nel cronoprogramma condiviso di Gara, prevedono circa 18/20 mesi per lo sviluppo e il compimento dei percorsi, paralleli e coordinati, di revisione generale dei servizi di TPL e il reperimento delle risorse.

A questi tempi si dovranno aggiungere altri 18/20 mesi circa di sviluppo e conclusione delle procedure ordinarie di gara per l'affidamento della gestione dei nuovi servizi di TPL, salvo eventuali impugnazioni e/o ricorsi.

Le tempistiche sopra indicate dovranno essere supportate da uno specifico parere legale, atto a comprovare la legittimità di una proroga ultrannuale al Gestore uscente SETA S.p.A. e la compatibilità con il quadro normativo vigente in materia di contratti di appalti pubblici e affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Produzione chilometrica

La produzione chilometrica 2019 si chiude con **12.493.270 vett/km** risultando in crescita rispetto al 2018 di circa 200.000 vett*km, pari a +1,6% e discostandosi rispetto al valore programmato ad inizio anno di circa 22.000 vett*km in meno. Tale variazione è da imputare principalmente a circa 37.000 vett/km non svolte per sciopero e/o per motivi non di forza maggiore, circa 12.000 vett/km svolte in più per modifiche legate a variazioni della viabilità per eventi di forza maggiore e circa 3.000 vett/km in più per servizi programmati attivati in corso d'anno.

Si ritiene che l'andamento del corrente anno non sia replicabile nel 2020, in quanto da un lato sono cessati i potenziamenti di alcuni servizi, in particolare il Comune di Carpi ha concluso la sperimentazione del servizio festivo, dall'altro l'emergenza in corso ha imposto una massiva riduzione dei servizi, in particolare nel periodo scolastico, si prevede quindi una forte riduzione complessiva dei servizi programmati all'inizio del 2020.

Le attività di riprogrammazione nel corso dell'anno sono state rilevanti ed hanno riguardato principalmente;

- 1) l'area di Sassuolo, d'intesa con l'Amministrazione comunale, con la completa riprogettazione rete/orari del servizio urbano, aumentando la copertura territoriale servendo aree non servite dal Tpl, nonché regolarizzando i tempi di percorrenza delle tre linee; l'indisponibilità di risorse aggiuntive ha reso necessario il passaggio alla frequenza base di 30 a 35 minuti;
- 2) il servizio extraurbano con la riprogettazione integrale dei servizi a seguito di nuova viabilità e/o interruzioni di forza maggiore che hanno riguardato per diversi mesi alcune aree della provincia (nuova viabilità tra Castelfranco e Valsamoggia, nuova viabilità nel centro di Pievepelago, chiusura parziale della via vignolese tra Spilamberto e Modena, chiusura di alcune tratte di strade provinciali nei pressi della fondovalle Panaro, nelle zone di Montese e di Castagneto di Pavullo);
- 3) i servizi scolastici che, a partire da settembre, sono stati parzialmente riprogrammati in tutto il bacino

provinciale, in funzione delle problematiche, in particolare dovute a sovraccarichi negli orari di punta, evidenziatesi con l'avvio dell'anno scolastico.

Dalla tabella sotto riportata emerge l'andamento dei servizi effettuati dal 2015 al 2019.

Vett/KM PEB 2015-2019		
Anno	KM	Variazione sull'anno precedente
2015	12.338.318	
2016	12.431.592	0,8%
2017	12.200.197	-1,9%
2018	12.296.141	0,8%
2019	12.493.270	1,6%

La tabella seguente confronta l'andamento tra vett*km programmate e quelle effettuate: le differenze 2018 e 2019 risentono soprattutto di servizi non svolti per motivi non di forza maggiore (principalmente scioperi e km aggiuntivi per eventi non programmabili).

In generale si conferma come la differenza sia sempre alquanto ridotta, indice di una efficace programmazione dei servizi, svolta da aMo, e di un buon andamento della gestione.

Vett./km PEB programmate/effettuate 2015-2019					
Anno	Vett./km programmate	Variazione sull'anno precedente	Vett./km effettuate	Variazione sull'anno precedente	Variazione vett/km programm./effett.
2015	12.400.315		12.338.318		-61.997
2016	12.399.406	0,0%	12.431.592	0,8%	32.186
2017	12.320.801	-0,6%	12.200.197	-1,9%	-120.604
2018	12.399.463	0,6%	12.296.141	0,8%	-103.322
2019	12.515.534	0,9%	12.493.270	1,6%	-22.264

Analizzata per singolo servizio, si può osservare come l'evoluzione dei servizi nel quinquennio 2015/2019 ha provocato un aumento delle percorrenze per oltre 150.000 km. Tale cifra è la somma di riduzioni ed incrementi: 1) la riduzione è attribuibile principalmente al calo del servizio urbano di Modena di circa 60.000 km, in particolare nel 2017, in cui hanno inciso strutturalmente il progressivo peggioramento della velocità commerciale di oltre 1 Km/h dal 2013 - con trend negativo confermato anche nel 2019 - che ha avuto l'effetto di innalzare la frequenza media di passaggio dei mezzi e di diminuire la quantità di servizio offerto, che nel corso del 2019 risale leggermente, principalmente grazie ad una minor quantità di servizi non svolti per sciopero; 2) di converso il forte incremento complessivo è ascrivibile a diversi fattori: a) al potenziamento nel 2019 del servizio festivo di Carpi per circa 55.000 km; b) al progressivo incremento chilometrico del servizio extraurbano, che ha registrato una crescita pari a circa 73.000 km - seppur più contenuta nel 2017 e 2018 per la quantità di servizi non svolti per cause di forza maggiore (scioperi) - resosi necessario per fronteggiare il trend di crescita della popolazione scolastica provinciale che frequenta gli istituti superiori (cresciuta dal 2015 di oltre 2.000 studenti; c) la crescita costante dei servizi non convenzionali (Prontobus+Taxi) con oltre il 18% complessivo e solo nell'ultimo anno con un incremento di circa 50.000 km dovuti principalmente a maggiori percorrenze sul taxi notturno e sul Prontobus di Carpi.

Si evidenziano infine le sempre maggiori difficoltà nel garantire, in particolare negli orari di punta, uno standard adeguato per ciò che concerne i posti a sedere offerti, al fine di mitigare la percezione crescente tra l'utenza di sovraffollamento e inadeguatezza del servizio. Tale problematica sarà ancora più evidente nel corso del 2020 a seguito dell'emergenza in corso e per le norme introdotte sul distanziamento.

Vett/ KM effettuate per servizio 2015-2019							
	2015	2016	2017	2018	2019	Diff. 2015/2019	%
Urbano Modena	4.662.652	4.669.980	4.518.744	4.570.520	4.602.963	-59.689	-1,3%
Urbano Carpi	448.282	449.676	446.838	442.626	497.275	48.993	10,9%
Urbano Sassuolo	306.376	309.779	307.854	308.659	307.621	1.245	0,4%
Urbano Pavullo	5.946	6.015	6.122	6.017	6.099	152	2,6%
Extraurbano	6.417.056	6.489.507	6.398.035	6.427.587	6.490.151	73.095	1,1%
Servizi Non convenzionali	498.005	506.635	522.604	540.733	589.161	91.156	18,3%
TOTALE PEB	12.338.318	12.431.592	12.200.197	12.296.141	12.493.270	154.952	1,3%

Velocità Commerciale* per servizio 2015-2019							
	2015	2016	2017	2018	2019	Diff. 2015/2019	%
Urbano Modena	18,84	18,61	18,26	18,18	18,17	-0,67	-3,5%
Urbano Carpi	19,27	19,26	19,23	19,22	19,23	-0,04	-0,2%
Urbano Sassuolo	19,90	19,62	19,52	19,52	19,74	-0,16	-0,8%
Extraurbano	32,71	33,15	33,09	33,12	33,23	0,52	1,6%
TOTALE PEB	23,81	23,72	23,76	23,72	24,69	0,88	3,7%

* Velocità in un giorno tipo feriale

Studenti Istituti Superiori Bacino di Modena						
Anno	2015	2016	2017	2018	2019	Diff 2019 2015
Iscritti Istituti Superiori Provincia*	32.207	32.832	33.276	33.977	34.273	6,4%
Vett/Km Bacino di Modena	12.338.318	12.431.592	12.200.197	12.296.141	12.493.270	1,3%
Giornate scolastiche	204	206	204	202	205	0,5%
N° Bus Flotta Seta Modena	378	375	381	391	394	4,2%

* Dato Settore Istruzione Provincia

Per quanto riguarda i viaggiatori nel 2019 si registra un aumento del dato 2018 (+ 1,9%)

Viaggiatori PEB 2015-2019		
Anno	Viaggiatori	Variazione sull'anno precedente
2015	13.601.190	
2016	13.583.113	-0,1%
2017	13.696.526	0,8%
2018	13.899.057	1,5%
2019	14.161.323	1,9%

Al fine di non compromettere una serie storica di grande valore, come evidenziato in precedenza, anche per il 2019 si è cercato di dedurre un dato il più possibile realistico sui viaggiatori deducendolo da altri elementi certi disponibili quali principalmente l'indicatore regionale di viaggiatori trasportati, derivato dai dati di vendita di titoli di viaggio del Gestore.

Dopo aver riportato le criticità e le perturbazioni che hanno interessato la misurazione dei viaggiatori, dai dati disponibili risulta un aumento di viaggiatori tra il 2018 e il 2019 (+1,9%).

In particolare cresce il servizio urbano di Modena soprattutto alla luce del fatto che per tutto il 2019 è stata operativa l'iniziativa della Regione Emilia-Romagna denominata Mi Muovo anche in Città.

Questa agevolazione tariffaria permette l'accesso gratuito ai servizi urbani per i possessori di un abbonamento ferroviario che ha come origine e/o destinazione una città con più di 50.000 abitanti ove il suddetto servizio è presente. L'iniziativa ha sicuramente prodotto un aumento di viaggiatori del quale ha beneficiato soprattutto il servizio urbano di Modena e in minor misura quello di Carpi.

Viaggiatori per servizio 2015-2019									
	2015	2016	2017	2018	2019	Diff 2018 2019	%	Diff. 2014 2019	%
Urbano Modena	7.828.673	7.746.610	7.725.020	7.771.972	7.952.936	183.586	2,3%	126.885	1,6%
Urbano Carpi	245.316	248.314	207.321	214.858	225.349	24.915	4,9%	-5.543	-2,3%
Urbano Sassuolo	129.997	141.546	152.496	150.380	155.625	11.802	3,5%	32.185	24,8%
Urbano Pavullo	9.497	10.282	7.686	7.054	7.841	787	11,2%	-1.656	-17,4%
Extraurbano	5.312.181	5.353.358	5.522.230	5.661.190	5.722.214	39.438	1,1%	388.447	7,3%
Servizi non convenzionali	75.526	83.003	81.773	91.585	95.341	3.756	4,1%	19.815	26,2%
TOTALE	13.601.190	13.583.113	13.696.526	13.899.057	14.161.323	262.266	1,9%	560.133	4,1%

Da segnalare infine un deciso incremento degli utenti dei servizi non convenzionali-Prontobus, prevalentemente rivolti verso aree e fasce orarie a domanda debole, che crescono sul 2018 di circa 4.000 viaggiatori, + 4,1%, con punte del 74% a Carpi grazie all'inserimento del secondo mezzo e all'attivazione della fascia pomeridiana del servizio effettuata da settembre 2018 e che nel corso del 2019 è andata a regime e per l'incremento del 9% del Taxi notturno.

L'aumento è principalmente dovuto al miglioramento delle modalità gestionali di prenotazione del servizio, attraverso l'introduzione di un software specifico realizzato da aMo con la partecipazione al progetto europeo RUMOBIL, software esteso nel corso del 2019 a tutti i servizi Prontobus con l'obiettivo di contribuire ad un complessivo miglioramento dell'utilizzo di tali servizi.

Risulta infine in linea con l'anno precedente la quantità di viaggiatori per ora di servizio, che misura l'efficacia del servizio, pari a 3,56 viaggiatori/ora.

Servizi Prontobus 2015-2019			
Anno	Totale km effettuati	Totale viaggiatori	Totale viaggiatori/ora
2015	457.581	67.546	3,29
2016	466.298	74.588	3,62
2017	479.384	73.085	3,45
2018	486.803	80.959	3,68
2019	529.376	83.761	3,56

Viaggiatori Non Convenzionali x servizio 2018-2019			
Prontobus/taxi	Viaggiatori 2018	Viaggiatori 2019	Diff. 2019/2018
Castelfranco	13.865	12.940	-6,67%
Carpi	6.451	11.257	74,50%
Modena	20.935	21.032	0,46%
Pavullo	16.452	16.946	3,00%
Mirandola	22.355	20.756	-7,15%
Maranello	901	830	-7,88%
Taxi Notturmo	10.626	11.580	8,98%
Totale	91.585	95.341	4,10%

Il 21 novembre 2019 è stato trasmesso a SETA l'Atto di Prosecuzione del Contratto di Servizio per l'anno 2020, con il quale è stato concordato di mantenere invariate le condizioni contrattuali.

Illustrazione di alcuni aspetti significativi dell'attività di Agenzia:

- Rapporto con EE.LL.

Nel corso del 2019 il rapporto con gli Enti Locali Soci si è sviluppato su tre tematiche principali:

- La prima attuazione della “Convenzione per l’istituzione e la regolamentazione della cooperazione nella gestione delle funzioni proprie delle Agenzie locali per la Mobilità di Modena e Reggio Emilia nell’ambito ottimale Secchia-Panaro”.
- La collaborazione alla promozione e diffusione di azioni di Mobility Management sui percorsi casa-lavoro e casa-scuola.
- La collaborazione alla redazione dei PUMS dei Comuni di Modena, Carpi e Distretto Ceramico; nell’ambito di questa collaborazione aMo ha elaborato alcune idee di orientamento generale, volte a offrire un’impalcatura di relazione tra i tre diversi PUMS e una base per un ulteriore sviluppo nell’ambito del PUMAV (Piano Urbano di Area Vasta) che verrà realizzato nei prossimi anni. Tale documento di orientamento, che tiene conto anche delle esigenze dei territori della provincia che non hanno sviluppato il PUMS (area montana, Terre dei Castelli, Sorbara, Area Nord) individua un sistema integrato di mobilità di Area Vasta, definito **Sistema Metropolitano Modenese**, la cui necessità è data dall’estrema complessità ed intensità dei flussi di mobilità intercomunali, tuttora in crescita, e che in Regione risultano inferiori solo a quelli dell’area bolognese. Il Servizio Metropolitano Modenese, assumendo la riqualificazione delle ferrovie come assi portanti, si pone anche l’obiettivo di modificare l’attuale rete del TPL.
- Per quanto riguarda i PUMS, oltre alla necessità di una stretta relazione con il sistema di area vasta, aMo ha raccomandato interventi di definizione di priorità di funzione degli spazi pubblici stradali e a politiche di regolazione della sosta. Sottolineando la necessità di politiche che mettano al centro la mobilità dei cittadini, riorganizzare gli spazi pubblici dedicati alla mobilità di persone e cose, privilegiando modelli che favoriscano le modalità di mobilità sostenibile e collettiva garantendo, in particolare, sicurezza e inclusività agli spostamenti degli utenti deboli.
- Tra le raccomandazioni che aMo ha fornito agli enti locali si possono ricordare i principi di una pianificazione di una città ‘compatta’, una rigenerazione e gerarchizzazione dello spazio urbano, un ampliamento delle zone a « 30 », nella direzione di una «città a 30», una forte disincentivazione degli spostamenti in auto verso la città e interni alla città e la promozione di una mobilità ciclabile e pedonale attraente e sicura
- In conclusione si sono invitati i comuni estensori del PUMS ad adottare un obiettivo generale, che vada nella direzione di un forte riequilibrio del modal split, oggi fortemente sbilanciato a favore dell’auto privata (generalmente 70% degli spostamenti in auto nei diversi comuni della provincia di Modena) che favorisca anche il rilancio del TPL
- In modo particolare per la città di Modena, aMo ha proposto una revisione della rete urbana, a condizione che siano attuate le modifiche precedentemente descritte.

- La nuova rete urbana, secondo lo schema assunto per il SMM, prevede una rete primaria, una secondaria e servizi di mobilità condivisa, connessi al metro sistema ferroviario a croce del SMM (a 15/30' minuti) nella nuova Stazione Intermodale ed ai restanti modi di trasporto collettivo attraverso la realizzazione di Mobility Point. Si prevede la revisione e il potenziamento della rete primaria mediante l'introduzione di 3 linee forti ad alta capacità (mezzi da 18 mt. con tecnologia innovativa elettrica) ad elevata frequenza (a 6/8 minuti) connesse alla Stazione intermodale che si sviluppano su corridoi riservati e/o preferenziati ad uso anche dei servizi extraurbani e di mobilità condivisa. La rete si completa con linee secondarie a frequenza minore (12/15/20/30 minuti) e con linee flessibili a chiamata.

È stata ribadito il ruolo strategico del Comitato Permanente sulla Mobilità, che nel corso del 2019, dopo le elezioni amministrative di maggio, è stato completamente rinnovato. È in quella sede che si confrontano e si impostano le linee fondamentali di programmazione dei servizi, delle politiche tariffarie e del piano degli investimenti.

- Rapporto con il Comitato Consultivo degli Utenti

Dopo le dimissioni nel 2013 non è stato rinnovato. Alcuni Comuni, a partire dal capoluogo, hanno insediato Tavoli e/o Comitati Comunali per la Mobilità, a cui aMo è di norma invitata, per discutere delle problematiche locali.

- Tariffe

Nel corso del 2019 non si sono verificate variazioni nelle tariffe in vigore nelle varie tipologie di servizi.

A partire dal Settembre 2018 la Regione Emilia-Romagna ha adottato un'importante iniziativa denominata Mi Muovo anche in città; tale iniziativa è stata quindi pienamente operativa per tutto il 2019.

Grazie ad essa, gli abbonati che utilizzano il servizio ferroviario con origine e/o destinazione in una città sopra i 50.000 abitanti dotata di servizio urbano, possono viaggiare su questi ultimi senza alcun sovrapprezzo rispetto al costo del solo abbonamento ferroviario.

Si tratta evidentemente di un apprezzabile incentivo all'intermodalità tra ferrovia e servizi urbani che si auspica sarà accompagnata da decisioni simili relativamente all'intermodalità tra servizi ferroviari e servizi extraurbani che ancora non beneficiano di una piena integrazione tariffaria a discapito dei costi delle tariffe a carico dell'utenza.

Infatti a questo riguardo aMo ha rinnovato anche per l'anno scolastico 2019-2020 la convenzione con SETA relativa alle relazioni su gomma in coincidenza con la tratta ferroviaria Modena-Carpi-Rolo. Si ricorda che la suddetta convenzione è stata attuata al fine di non rendere eccessiva la penalizzazione economica sugli utenti delle tratte citate, a seguito dell'introduzione del sistema tariffario Mi Muovo e della cessazione della convenzione "storica" tra Trenitalia e SETA; essa si rende inoltre necessaria per le motivazioni sopra riportate e cioè per la mancata definizione dell'integrazione tariffaria tra servizi ferroviari ed extraurbani da parte della Regione. Anche questa volta la convenzione è stata sottoscritta anche dall'Agenzia di Reggio Emilia con una ripartizione tra le Agenzie per la mobilità di Modena e Reggio degli oneri relativi alle integrazioni erogate in funzione della residenza dei beneficiari.

Nel corso del 2019, la Regione Emilia-Romagna ha rinnovato i contributi assegnati alle Agenzie locali per la mobilità contributi per iniziative di incremento e qualificazione del trasporto pubblico locale nelle aree marginali e di montagna. La citata deliberazione stabilisce che le Agenzie locali concordano con i Comuni delle aree montane e marginali interessati, le finalità di utilizzo dei contributi, individuando gli opportuni interventi a sostegno del TPL al fine di garantire una maggiore qualificazione dei servizi ivi presenti.

D'accordo con gli Enti interessati si è deciso poi di estendere l'azione di agevolazione tariffaria per gli abbonamenti annuali relativi a relazioni di viaggio superiori a 4 (quattro) zone tariffarie a tutti i cittadini della provincia di Modena; nel 2018 l'agevolazione era riservata agli abitanti dei comuni montani.

L'iniziativa, denominata "4 per tutti", è stata lanciata ad ottobre 2019 per gli abbonamenti annuali da più di 4 zone acquistati dopo il primo agosto 2019 da utenti residenti nei comuni modenesi.

Sono pervenute nel 2019 54 richieste di rimborso residenti in 17 diversi Comuni; le richieste riguardano per la quasi totalità abbonamenti studenti under 27.

Si tratta per il 72% di richieste dell'area montana e per il 28% dall'area Nord. Il Polo di attrazione prevalente è Modena nel 56% dei casi, il 21% Sassuolo e il 17% Castelnuovo Monti. Due soli casi diretti a Bologna. Il Paese di residenza montano con più richieste è stato Montefiorino, con 21 utenti, seguito da Serramazzone e Zocca. Per l'Area Nord i paesi con più richieste sono stati Mirandola e Concordia. In totale sono stati rimborsati 3.217 €. Il rimborso medio è stato pari a 60 euro, con una netta prevalenza dei viaggi a 5 zone (rimborso di 43 euro, 66% delle richieste). Gli abbonamenti da 7 zone che sono stati

rimborsati erano tutti di utenti montani (Fanano, Montefiorino, Lama Mocogno). I viaggi a 6 zone rimborsati erano divisi equamente tra area nord e montagna.

In questo contesto aMo ha più volte ricordato ai sindaci dei Comuni interessati di fare la massima pubblicità all'iniziativa.

▪ Rapporto con il Gestore

Dal 1/1/2012 il gestore del servizio nella realtà del bacino modenese è SETA (Società Emiliana Trasporti Auto filoviari), società pubblico-privata, che vede la maggioranza delle azioni detenute dagli EE.LL. di Modena, Reggio Emilia e Piacenza e il restante detenuto da Soci privati. Tra i Soci privati (Herm Srl) si è registrato nel 2014 l'uscita della francese RATP, a cui è subentrata Tper, società di trasporto pubblico di Bologna.

Il Contratto di Servizio, che scadeva il 31/12/2018, è stato prorogato anche per il 2019 con lo stesso corrispettivo ed un leggero adeguamento di alcune regole contrattuali. Il corrispettivo km di riferimento per il bacino di Modena è il seguente:

Corrispettivo vett./km	
Anno	Corrispettivo al km
2015	€ 2,00979
2016	€ 2,00979
2017	€ 2,00979
2018	€ 2,00979
2019	€ 2,00979

Il corrispettivo medio km reale è di fatto leggermente superiore a quanto stanziato con i fondi regionali, che nel frattempo dal 2018 non prevedono più i contributi regionali per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi TPL (il così detto "fondino"), in virtù dei contributi che gli EE.LL. continuano a versare, anche nel 2017, e che sono destinati oltre la metà (ca. 60%) a sostegno di azioni e servizi svolti dal gestore e per la restante parte (ca. 40%) a sostegno di progetti specifici e di funzioni delegate ad Agenzia da parte degli Enti Locali.

Nel corso del 2019 l'Assemblea dei Soci ha deciso, per l'anno 2020, di ridurre la quota dei contributi di circa 188.000 in ragione della solidità economica e finanziaria della società.

Il Contratto di Servizio vigente regola anche un sistema di corrispettivi aggiuntivi, premi e penali, rapportati all'attività dovuta e/o svolta, che determina un innalzamento del corrispettivo al km ordinario previsto:

- Corrispettivi aggiuntivi riferiti a diverse tipologie di mezzi, a metano, 18/14 metri e filoviari che pesano nel 2019 per circa 380.000 euro di maggiori corrispettivi al gestore, in particolare dal 2015 hanno avuto un costante progressivo innalzamento fino a circa 120.000 euro, in particolare quello per il metano principalmente dovuto all'entrata in funzione del distributore interno, e per l'incremento degli autobus della flotta a 18 metri e 14 metri potenziati nel corso del 2019.
- Un sistema di premialità riferite all'incremento del numero di viaggiatori per l'anno 2019 pari a € 76.500,00 in linea con quello del 2018 che era stato pari a € 77.000,00.
- Un sistema di penali riferite principalmente a corse non effettuate, servizi filoviari non svolti e mancata informazione all'utenza di molto variata nel corso degli anni e in tendenziale calo, per l'anno 2019 per un importo pari ai 33.620 euro, circa 9.000 euro in meno rispetto al 2018.

Il 2019 si chiude con un aumento del corrispettivo al Gestore rispetto al 2018 pari a circa 630.000 euro, principalmente dovuto all'aumento di servizi programmati e la diminuzione di quelli non svolti per cause di forza maggiore (scioperi), mentre nel quinquennio 2015-2019 rispetto al 2015 l'aumento è del 1,4%, con un aumento del corrispettivo di circa 360.000 euro.

Corrispettivi Contratto di Servizio Seta 2015-2019							
	2015	2016	2017	2018	2019	Diff. 2015/2019	%
Corrispettivo Ordinario CCR	€ 24.750.954	€ 24.828.412	€ 24.526.106	€ 24.472.118	€ 25.019.820	€ 268.866	1,1%
Corrispettivo Metano CCM	€ 123.149	€ 130.139	€ 118.812	€ 108.537	€ 140.416	€ 17.267	14,0%
Corrispettivo 14 mt. CC14	-	-	€ 6.438	€ 23.608	€ 23.452	€ 23.452	
Corrispettivo 18 mt. CC18*	€ 132.387	€ 133.814	€ 128.733	€ 171.951	€ 214.940	€ 82.553	80,1%
Corrispettivo Filobus CCF	€ 3.843	-	-	-	-	-€ 3.843	
Premi da CDS	€ 176.000	€ 112.000	€ 110.000	€ 77.000	€ 76.500	-€ 99.500	-56,5%
Penali da CDS	€ 116.050	€ 40.350	€ 176.940	€ 42.470	€ 33.620	-€ 82.430	-71,0%
TOTALE CORRISPETTIVO	€ 25.070.284	€ 25.164.015	€ 24.713.148	€ 24.810.744	€ 25.441.508	€ 371.224	1,5%
TOTALE Vett/km	12.338.318	12.431.592	12.200.197	12.296.141	12.493.270	€ 154.952	1,3%
Corrispettivo km base	€ 2,00979	€ 2,00979	€ 2,00979	€ 2,00979	€ 2,00979	-	0,0%
Corrispettivo/KM reale	€ 2,03190	€ 2,02420	€ 2,02564	€ 2,01777	€ 2,03642	€ 0,01865	0,2%

* Percentuale incremento 18+14 metri

▪ Servizi ferroviari e loro integrazione col TPL

Nel corso del 2019 è entrato a regime il nuovo contratto di servizio ferroviario, a partire da ottobre è operativa la società Trenitalia-Tper che gestisce l'intero trasporto pubblico su ferro della Regione Emilia-Romagna, comprese le tratte Modena-Sassuolo, Sassuolo-Reggio, Modena-Carpi e Vignola-Bologna. La società sta introducendo gradualmente nuovo materiale rotabile, da tempo atteso, anche sulle tratte modenesi; inoltre d'intesa con la Regione e con aMo, per la calibrazione degli orari scolastici su gomma, è stata rimodulata l'offerta oraria della tratta Modena-Sassuolo passando dai 30 minuti di cadenzamento previsti agli attuali 40 minuti; tali interventi hanno prodotto costanti effetti positivi sulla regolarità di esercizio, che negli anni scorsi era stata oggetto di innumerevoli disservizi e lamentele.

Ciononostante l'offerta risulta essere inferiore agli standard minimi della linea, che richiederebbero una frequenza di almeno 30'. Sono invece continuati i ritardi e le soppressioni di corse sulla tratta Modena-Carpi, disservizi denunciati da gruppi di pendolari che hanno prodotto ripetuti disagi, principalmente attribuibili per guasti sulla linea e al materiale rotabile.

Rimane il tema di una migliore integrazione tariffaria tra ferro e gomma, in particolare con il servizio extraurbano, in quanto Mi Muovo in città lo ha risolto solo per i servizi urbani principali e solo per i possessori di abbonamento.

▪ Rapporto con le altre Agenzie della Mobilità

Nel 2019 sono proseguite le relazioni tra le Agenzie di Modena e Reggio Emilia,. Soprattutto con la Agenzia di Reggio Emilia si sono consolidati gli ambiti di lavoro comune (indagine sulla soddisfazione degli utenti; servizio comune per la manutenzione delle fermate). Continua il consolidato rapporto di coordinamento in atto tra tutte le Agenzie per la mobilità regionale, attraverso ALMA (Agenzie Locali per la Mobilità Associate). Dal 2019 il coordinamento è stato assunto dall'Agenzia della Romagna.

▪ Piano delle opere e degli investimenti

Nella Assemblea dei Soci del 30 maggio 2018 è stato approvato il nuovo Piano Triennale 2018-2020 delle Opere e degli Investimenti della società.

Gli obiettivi generali del Piano, in continuità con quelli dei Piani precedenti, sono:

- ❖ Completare il Piano di Ricostruzione del patrimonio immobiliare della società danneggiato dal sisma 2012.
- ❖ Mantenere in efficienza e buone condizioni di agibilità, il patrimonio.
- ❖ Salvaguardare e migliorare la sicurezza d'uso e l'efficienza energetica del patrimonio.
- ❖ Potenziare e qualificare l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico locale.

- ❖ Consolidare le performance d'uso e gestione, potenziare la sicurezza della rete filoviaria cittadina.

Sulla base di tali indirizzi sono state individuate priorità di intervento che tengono conto di alcune condizioni di contesto:

- a) Il completamento dei cantieri aperti e dei progetti avviati.
- b) Gli Accordi, le Convenzioni, le Intese, sottoscritte con la Regione, gli Enti Locali Soci e altri partner.
- c) Il quadro di riferimento nazionale e regionale del sistema del TPL, in forte evoluzione, con un trend di riduzione delle risorse disponibili per gli investimenti e le manutenzioni delle infrastrutture e degli impianti funzionali al Trasporto Pubblico Locale;
- d) La qualificazione e valorizzazione dell'autostazione e delle infrastrutture di fermata, nell'ambito urbano di Modena;

Gli obiettivi specifici del Piano confermano e portano a compimento alcune scelte strategiche consolidate:

- 1) Il completamento della ricostruzione delle infrastrutture di supporto ai servizi di TPL (terminal e depositi bus) nei siti di Mirandola e Finale Emilia.
- 2) Il completamento degli interventi di adeguamento della rete filoviaria urbana di Modena.
- 3) Il completamento della qualificazione energetica del sito di Strada S. Anna a Modena.
- 4) L'avvio di un processo di miglioramento antisismico del complesso patrimoniale con priorità al sito di Strada S. Anna di Modena.
- 5) L'individuazione di nuove modalità di qualificazione e gestione dell'autostazione di Modena.
- 6) Il rinnovo integrale e la valorizzazione commerciale del sistema delle pensiline e paline delle fermate urbane di Modena.

▪ Infrastrutture e Patrimonio: opere realizzate nel 2019

Rete Filoviaria:

- a) E' stato installato, in collaborazione con la Direzione di Esercizio Filovairia di SETA, il **sistema di protezione e sorveglianza linea filoviaria (PLF)**, nel corso del 2020 avverrà la messa in funzione del dispositivo.
- b) È stato completato il riassetto del capolinea Zodiaco della linea filoviaria n°11, nel corso del 2020 avverrà la verifica di collaudo da parte del Ministero dei Trasporti, necessaria alla rimessa in funzione della linea.
- c) La sottostazione di alimentazione filoviaria presente al capolinea Zodiaco (linea 11) è stata oggetto di lavori di ammodernamento e revisione mediante il rifacimento completo degli scomparti di media tensione.
- d) La **riqualificazione filoviaria di Via Canaletto Sud** è compresa nelle opere programmate nel Progetto Nazionale Periferie – Rigenerazione e Riqualificazione Urbana, che nel corso del 2019 ha subito un ritardo nelle cantierizzazioni; il processo è ora ripartito e il cantiere filoviario dovrebbe iniziare nel corso dell'anno 2020.
- e) Nel 2019, in accordo con il Comune di Modena, allo scopo di agevolare la piena riqualificazione del comparto urbanistico strategico di **Via Buon Pastore (area ex AMCM)** è stata progettata la **delocalizzazione della SSE di Via Buon Pastore (area ex AMCM)** su via Buon Pastore.

▪ Sede aMo – SETA di Modena

Palazina Uffici – Piano aMo

Tutti gli uffici di Agenzia sono stati dotati di lampade a LED, riducendo consumi e costi di gestione degli impianti elettrici.

Officina di Modena

Sono terminati i **lavori di miglioramento antisismico** comprensivi dell'installazione dei nuovi ritegni

Area rifornimento

Sono state sostituite le vecchie pompe di erogazione gasolio con nuovi ad alta efficienza, cogliendo l'occasione per integrare il sistema di n° 4 punti di rifornimento AdBlue (necessari per i nuovi veicolo Euro 6 a gasolio).

Deposito bus di Pievepelago

Nel corso del 2019 il deposito autocorriere è stato oggetto di un intervento straordinario di risanamento delle strutture portanti (travi e platri) mediante rinforzo superficiale del cemento protezione dei ferri di armatura.

Deposito bus di Finale nell'Emilia

Sono terminati i lavori di costruzione del nuovo deposito bus, progetto finanziato con contributi regionali e attingendo dal fondo per la ricostruzione accantonato da aMo negli scorsi anni.

Con appalto separato è stato realizzato anche un nuovo impianto fotovoltaico a servizio del deposito con capacità da 14 kWp (kilowatt di picco) di potenza nominale, attualmente intestato al gestore SETA.

Ex Deposito di Pavullo

Nel corso del 2019, sono continuati i lavori di monitoraggio delle falde fratiche presenti al di sotto dell'area ex distributore di gasolio ed ex officina/deposito sita in via Marchiani (attualmente autostazione), al fine di scongiurare eventuali sversamenti.

Depositi di Pavullo, Fanano e Palagano

Sono stati eseguiti interventi localizzati di rifacimento manto di usura dei piazzali (asfalti).

Servizio Prontobus

Nei comuni di Mirandola, Pavullo e Serramazzoni sono state sostituite tutte le tabelle di fermata identificative del servizio di chiamata. Operazione necessaria a causa dell'ormai raggiunto limite temporale di deterioramento del materiale impiegato.

Sono 116 le imprese che hanno collaborato nel 2019 con aMo allo sviluppo degli investimenti e delle manutenzioni, di cui 86 con sede nella nostra regione. I lavori vengono pagati, normalmente, con scadenza media di 28 (sommando gli importi totali rapportandoli per le giornate impiegate a pagare le fatture) giorni dal ricevimento della fattura.

▪ Mobility management e mobilità sostenibile

Prosegue l'attività che l'Agenzia sviluppa sul territorio modenese in relazione ad azioni di mobility management e di realizzazione di iniziative sulla mobilità sostenibile a supporto e in collaborazione con gli Enti Locali soci.

Si consolidano anche nel 2019, le attività e iniziative di supporto ai mobility manager aziendali.

È ancora attiva la convenzione siglata tra Cnh industrial e i principali gestori del trasporto pubblico in Emilia-Romagna, Trenitalia, Seta e Tper, con il coordinamento dell'Agenzia per la mobilità di Modena in qualità di mobility manager di area; i lavoratori delle due sedi modenese del Gruppo Cnh possono usufruire di agevolazioni tariffarie sul costo degli abbonamenti annuali al Trasporto Pubblico anche integrato e di rateizzazione nel pagamento; l'iniziativa ha preso ulteriore vigore nel 2019 anche in conseguenza delle agevolazioni tariffarie introdotte Regione dalla sugli abbonamenti integrati ferro-gomma.

Nel 2019 è proseguita l'attività di supporto ad alcune aziende presenti nell'area industriale di Modena Ovest (Tetra Pak, Maserati, SAFIM) e si è consolidata la collaborazione con l'ASL di Modena e il Policlinico di Modena, che gestisce le attività sanitarie in maniera integrata con l'Ospedale di Baggiovara.

Per completare il quadro vi aggiorniamo su A scuola in autonomia, il progetto iniziato nel 2018, che ha visto coinvolte scuole medie dei comuni di Castelfranco, Carpi, Mirandola e Sassuolo. Tale progetto intende potenziare la mobilità sostenibile casa-scuola con l'obiettivo di costruire le condizioni culturali, sociali e infrastrutturali per aumentare l'autonomia dei ragazzi e l'accessibilità sicura alle strutture scolastiche, contribuendo al miglioramento della qualità ambientale e di vita delle comunità. Nel mese di ottobre si è realizzato un convegno introdotto dal Presidente della Provincia, in cui si sono presentati i risultati dei lavori nelle quattro scuole medie. All'incontro hanno partecipato diversi amministratori ed altri stakeholder da diversi comuni. Contestualmente all'incontro, due comuni, Carpi e Castelfranco, hanno deciso di aderire alla "fase 2" del progetto, nella quale si sperimenteranno le

soluzioni concepite nel primo anno di lavoro. In questa fase ci si avvarrà di un'ulteriore consulenza esterna, da parte del noto urbanista milanese Matteo Dondé.

Inoltre, i comuni di Modena e di Soliera hanno identificato due scuole medie per iniziare il progetto nei rispettivi territori nel corso del 2020. Interesse è stato dimostrato anche dai comuni di Fiorano, Novi e Medolla.

▪ Progetti europei

Nel corso del 2019 aMo ha concluso le proprie attività nell'ambito del progetto europeo RUMOBIL e ha iniziato quelle relative al progetto YOUMOBIL al quale partecipa aMo partecipa assieme ad altri 13 partner europei appartenenti a Cechia, Slovacchia, Ungheria, Germania, Polonia, Croazia e Italia con il Ministero dello Sviluppo Regionale della Sassonia-Anhalt, come capofila.

YOUMOBIL è un progetto del programma Interreg-Central Europe che si pone come obiettivo quello di sperimentare soluzioni tecnologiche e infrastrutturali per migliorare la pianificazione e il coordinamento di sistemi di trasporto con un particolare riguardo verso i giovani che abitano in zone rurali o a bassa densità abitativa.

Il progetto è iniziato l'1 aprile 2019 e terminerà il 31 dicembre 2021. aMo ha aderito proponendo un nuovo servizio di trasporto pubblico flessibile e dedicato alle frazioni di Modena al fine di offrire soprattutto ai giovani ivi residenti un nuovo strumento di mobilità nelle ore serali e notturne dei week end.

Il servizio sarà sperimentato per un anno, prenderà il via entro la fine del 2020 e sarà svolto da Seta che si avvarrà della collaborazione della cooperativa dei taxisti di Modena. Sarà inoltre sviluppata una apposita app che permetterà di effettuare la prenotazione e il pagamento del suddetto servizio.

Il budget dell'intero progetto è pari a € 1.836.718,70 mentre quello previsto per aMo è pari a € 221.807,50.

Con diversi partner dello stesso consorzio, aMo ha inoltre contribuito a scrivere la proposta di progetto RegiaMobilL, anch'esso per il programma europeo Interreg-Central Europe: tale progetto, il cui finanziamento è stato accordato a dicembre 2019, comincerà nel corso del 2020.

▪ Rapporto con gli utenti

aMo tratta in proprio e risponde alle segnalazioni degli utenti, pervenute direttamente o per mezzo del Gestore e degli Enti locali, che riguardano la programmazione del servizio o lo stato delle infrastrutture di fermata. Si tratta di un'attività preziosa, che consente di avere un riscontro diretto dal territorio sullo stato del servizio, e talvolta di intervenire con modifiche puntuali atte a migliorarne la fruibilità. Nell'anno 2019 le segnalazioni trattate sono state 327.

La tabella sottostante riporta l'andamento dell'attività nell'ultimo quinquennio:

Anno	2015	2016	2017	2018	2019
Segnalazioni ricevute	374	322	342	310	327
Percentuale risposte complete fornite	99,5%	98,8%	98,8%	98,4%	98,5%
Tempo medio risposta (gg)	9	7	6,7	8,4	9,3

Delle 327 segnalazioni pervenute nel 2019, il **36%** ha riguardato la programmazione del servizio: richieste di modifiche degli orari delle corse per esigenze di scuole, gruppi o persone singole; richieste di potenziamento del servizio in alcune fasce orarie o tratte; miglioramento degli orari per coincidenze tra mezzi del servizio di trasporto locale o per consentire gli scambi tra autobus e treni; interventi sugli orari di alcune linee per migliorarne la regolarità.

Il **23%** delle segnalazioni ha invece riguardato il patrimonio di aMo, in particolare le fermate: si richiedono spostamenti o nuove istituzioni; miglioramento delle condizioni di visibilità e sicurezza; miglioramento delle condizioni di comfort con installazioni di pensiline o si segnalano danneggiamenti.

Il **20%** delle segnalazioni ha riguardato disservizi nella gestione che sono stati comunque inoltrati a SETA per la trattazione dei casi specifici, ma che sono stati trattati anche internamente dal punto di vista del controllo e del miglioramento nella programmazione. Per queste casistiche si interpella il Gestore sull'accaduto e si analizza la segnalazione dal punto di vista del rispetto del contratto di servizio; si invia il personale ispettivo di aMo sulla corsa/linea per monitorare eventuali problemi di carico o regolarità e si analizzano i dati di controllo satellitare dei mezzi. In questo modo si

conducono indagini su più fronti che consentono di dividere le segnalazioni strettamente gestionali (causate ad es. da problematiche di condotta degli autisti o di guasti meccanici/cause esterne legate alla viabilità) dalle segnalazioni legate a problematiche risolubili con interventi di programmazione di aMo.

Il **13%** delle segnalazioni ha riguardato tematiche di totale competenza SETA, come le ricariche degli abbonamenti; le multe; i titoli di viaggio; i controlli dei titoli di viaggio e le informazioni fornite tramite sito o call center. Queste segnalazioni sono state direttamente inoltrate al Gestore che le ha trattate in autonomia.

Infine un **6%** di segnalazioni ha riguardato in particolare richieste di miglioramento del servizio ferroviario regionale sulla tratta Modena/Sassuolo; richieste di miglioramento del servizio gestito da Tper nella nostra provincia, soprattutto sulla tratta Crevalcore/Nonantola/Modena; richieste inerenti il bacino reggiano, inoltrate agli Enti competenti, oltre che richieste di riqualificazione dell'Autostazione di Modena, inoltrate al Comune di Modena.

■ Abbonamenti agevolati

Anche nel 2019 sono stata attuata l'agevolazione tariffaria denominata Mi Muovo Insieme per le categorie speciali a basso reddito: pensionati, invalidi, famiglie numerose, richiedenti asilo.

Nel corso del 2019 il numero dei beneficiari è risalito a 2.249, in flessione rispetto al numero di emissioni del 2018 pari a 2.451.

Le prospettive per l'anno 2020

L'avvio dell'anno 2020 è stato contrassegnato dall'emergenza sanitaria Covid 19.

La società, in osservanza dei DPCM governativi e delle Ordinanze Regionali concernenti le misure emergenziali per contenere la diffusione del virus, ha avviato le procedure volte all'attuazione di quanto previsto dal *"Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid 19 negli ambienti di lavoro"* del 14/03/2020 e del 24/04/2020, con l'approvazione di uno specifico Protocollo aziendale.

Dal 9/03/2020 il personale dipendente lavora in modalità *smart working*, si è proceduto a sanificare tutti gli ambienti di lavoro e, dal 4/05/2020 con il rientro graduale e flessibile in ufficio, a dotare tutti i dipendenti dei dispositivi di sicurezza individuali, informandoli delle disposizioni concernenti il suddetto Protocollo.

L'emergenza sanitaria diffusa in Italia dalla fine di febbraio ha già avuto importanti riflessi sulle attività della società.

Come previsto dalla normativa emergenziale vigente, Agenzia ha infatti programmato, d'intesa con il Gestore SETA S.p.A. e gli Enti Locali, quattro successive riprogrammazioni dei servizi urbani ed extraurbani di TPL in linea alle restrizioni sugli spostamenti delle persone finalizzate a contenere la diffusione del virus. Si prevede che la riduzione complessiva dei servizi commissionati ed erogati possa raggiungere il 15% su base annua nel periodo compreso tra fine febbraio e maggio 2020. Nell'ipotesi in cui ciò si verificasse, il Contratto di servizio prevede la facoltà per le parti (Agenzia e Gestore) di apportare modifiche al Contratto stesso a fronte di una decurtazione del corrispettivo annuo spettante al Gestore in considerazione della minore percorrenza chilometrica. A tale proposito si rileva che una recente disposizione normativa (art. 92 D.L. 18/2020 "Cura Italia") riconoscerebbe ai Gestori il diritto all'intero corrispettivo per il 2020 prescindere dai servizi effettivamente svolti, in ragione dell'emergenza sanitaria. Il combinato disposto fra quanto previsto nel Contratto di servizio e la suddetta norma espone le Agenzie a un rischio di sovra compensazione verso i Gestori.

L'applicazione di questa norma, tuttavia, come quella che dispone la sospensione di tutte le procedure di gara in corso per l'affidamento del servizio di TPL per un anno dal termine dell'emergenza (art. 92 4 ter D.L. 18/2020 "Cura Italia"), è subordinata all'autorizzazione rilasciata dalla Commissione Europea sugli aiuti di Stato e, pertanto, allo stato attuale, non vi è certezza in merito alla sua efficacia.

Gli indirizzi nazionali sul distanziamento fisico delle persone per ridurre i rischi di contagio del virus ha rilevanti effetti sulla programmazione dell'offerta di servizi di TPL a risorse economiche invariate rispetto alla fase pre-emergenziale poiché la capienza massima dei mezzi si può ridurre fino al 75% e comunque non meno del 50%.

La sospensione delle attività produttive ha avuto ripercussioni negative anche per ciò che concerne i tempi di attuazione dell'attività ordinaria della società e, in particolare, dei cantieri di manutenzione e riqualificazione

del patrimonio societario, dei progetti europei a cui la società partecipa, nonché delle attività di mobility management scolastico.

Nei prossimi mesi il trasporto pubblico locale dovrà affrontare importanti novità che saranno più evidenti con la ripartenza di tutte le attività produttive e, in particolare, con la riapertura delle scuole a settembre 2020.

La misura del distanziamento fisico per il contenimento della diffusione del virus avrà come effetto quello di ridurre la capacità di carico dei mezzi del trasporto pubblico locale, soprattutto nelle fasce di punta e nelle relazioni più congestionate (di servizio agli studenti, in particolare per le relazioni extraurbane o di accesso ai centri storici e ai principali attrattori delle città) e attualmente è impossibile prevedere fino a quando si manterrà questa misura, sia da un punto di vista normativo che da un punto di vista di "percezione".

Per evitare di mettere in ulteriore difficoltà tutto il sistema della mobilità, inteso sia come impossibilità a trasportare le persone sia ad una sua sostituzione basata sul ricorso all'auto privata, con conseguenze sociali, economiche ed ambientali inimmaginabili, sono necessari e auspicabili grandi sforzi coordinati da parte di tutti gli attori protagonisti del settore.

Da parte di Stato, Regioni e Enti Locali è necessario un **finanziamento eccezionale alle risorse del trasporto pubblico locale**, tale da poter potenziare il numero di corse e di chilometri/vettura prodotti, aumentando quindi la capacità di carico totale in queste condizioni eccezionali che dovrà essere rivolto sia ai servizi che ai mezzi.

Gli enti locali dovrebbero realizzare **Piani di Mobilità d'Emergenza** riservando tratti di strada alla mobilità sostenibile in modo particolare a biciclette, monopattini, pedoni ed adottando misure straordinarie di incentivazione di tale mobilità - disincentivando al contempo la mobilità basata sull'auto privata (limite a 30 km/h, eliminazione parcheggi, etc.). Tali misure, a basso costo e di veloce realizzazione, avrebbero inoltre il risultato di abbassare il numero totale di persone con necessità di usare il trasporto pubblico, almeno in ambito urbano.

Siccome anche un'implementazione rapida delle misure sopra descritte non basterebbe a risolvere il problema del trasporto negli orari di punta, in modo particolare degli studenti di scuola superiore (attualmente il 70% degli utenti del trasporto pubblico interurbano), Provincia ed Enti Locali dovrebbero affrontare la questione degli **orari delle scuole - in modo particolare le superiori - e della fruizione delle stesse**, coinvolgendo direzioni didattiche e Agenzia della mobilità, prendendo in considerazione tutti gli aspetti possibili (orari, formazione delle classi, didattica online, sdoppiamento, eccetera).

Questi sopra descritte sono le tre questioni principali a cui si possono comunque aggiungere altre questioni di grande importanza di carattere generale quali:

- gli orari della città (oltre la scuola: commercio, enti pubblici, grandi aziende etc.) relativamente al problema degli orari di punta;
- il finanziamento di mezzi di mobilità leggera (essenzialmente biciclette a pedalata assistita) per aumentare la distanza massima che possa essere percorsa in tempi brevi con mezzi sostenibili;
- il finanziamento di reti di vie ciclabili intercomunali (o trasformazione di strade).

Ad oggi, maggio 2020, è impossibile poter prevedere quali effetti a medio-lungo termine l'emergenza COVID-19 avrà sul trasporto pubblico, sulla mobilità nel suo complesso e, infine, sulle nostre abitudini. Esperti e statisti dicono che "dovremo imparare a convivere con il virus", ma la complessità delle interazioni tra regole e percezioni personali, e soprattutto tra le conseguenze sociali, economiche e sanitarie è davvero troppo alta per poter immaginare previsioni che vadano oltre le definizioni di scenari.

Il trasporto pubblico, per quanto potrà cambiare - e aMo è in "prima linea" nel confronto e nella ricerca di soluzioni sempre più innovative - rimarrà un elemento essenziale di welfare, democrazia e qualità della vita, al pari di istruzione e sanità.

Né di certo verrà meno la necessità ed il dovere da parte degli enti locali di continuare a contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, alla lotta al cambiamento climatico, al consumo di suolo, al miglioramento della salute pubblica. In un mondo sempre più globalizzato urbanizzato, sono le città e i paesi, sono i territori locali a dover dare nuovi impulsi e nuove direzioni, per fare sì che il ritorno alla normalità che ognuno auspica, non sia un ritorno al passato.

Proprio per questa centralità dei territori locali, sarebbe auspicabile che il nostro Paese riconoscesse l'importanza degli enti locali e invertisse il trend negativo di depauperamento delle risorse che ha caratterizzato i primi due decenni di questo secolo.

Questo dovrebbe essere riconosciuto specialmente ora, quando a tutti è stato evidente che, nelle settimane più drammatiche di questa crisi, sono stati proprio sindaci e amministratori locali a dare ai propri cittadini sicurezza e fiducia.

Quale che siano gli sviluppi politici, economici e sociali, aMo sarà al fianco dei propri enti soci nell'importante lavoro a sostegno delle proprie comunità.

aMo dal 20 febbraio 2020 monitora costantemente l'evolversi degli impatti dell'emergenza sanitaria sul sistema di trasporto pubblico locale del bacino provinciale di Modena, utilizzando sia il sistema di monitoraggio satellitare dei mezzi (AVM), sia sopralluoghi diretti nelle autostazioni, nei terminal e nelle principali fermate della rete. Le attività di monitoraggio sono svolte in accordo con SETA

Vengono svolte riunioni ogni quindici giorni circa con il Comitato Permanente Mobilità, di reportistica dei monitoraggi svolti e di confronto sulle riprogrammazioni dei servizi, in adeguamento ai DPCM nazionali e alle ordinanze regionali.

Dagli inizi della fase emergenziale il monitoraggio della situazione emergenziale viene svolto anche a livello regionale attraverso incontri settimanali con la struttura tecnica regionale del settore mobilità.

Parallelamente al monitoraggio dei servizi riprogrammati ed erogati alle comunità locali, viene svolto un attento controllo sulla gestione economica e finanziaria del Contratto di Servizio.

Questo monitoraggio economico e finanziario viene effettuato tenendo anche conto di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci il 07/11/2019 in merito alla riduzione della contribuzione, degli Enti Soci al valore di 0,195 €/km in via straordinaria, per la sola annualità 2020.

Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Ricavi	29.130.623	28.367.672	28.597.280
Reddito operativo (Ebit)	(38.656)	118.484	61.143
Utile (perdita) d'esercizio	4.249	101.031	61.303
Attività fisse	19.625.348	19.065.417	18.907.454
Patrimonio netto complessivo	19.501.301	19.497.051	19.396.019
Posizione finanziaria netta	12.657.271	12.646.722	10.672.696

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione 2019/2018
Ricavi al netto quote contributi su investimenti, e trasferimenti	28.768.457	28.119.940	648.517
Costi esterni	27.484.642	26.664.819	819.823
Valore Aggiunto	1.283.814	1.455.121	-171.307
Costo del lavoro	783.570	777.160	6.410
Margine Operativo Lordo	500.244	677.961	-177.717
Ammortamenti netti e svalutazioni	538.900	559.477	-20.577
Risultato Operativo	-38.656	118.484	-157.140
Proventi e oneri finanziari	59.296	282	59.014
Risultato Ordinario	20.640	118.766	-98.126
Componenti straordinarie nette			0
Risultato prima delle imposte	20.640	118.766	-98.126
Imposte sul reddito	16.391	17.735	-1.344
Risultato netto	4.249	101.031	-96.782

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
ROE netto	0,00	0,01	0,00
ROE lordo	0,01	0,01	0,00
ROI	0,00	0,00	0,00
ROS	0,01	0,01	0,01

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	1.248.384	614.952	633.432
Immobilizzazioni materiali nette	18.359.791	18.433.292	(73.501)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	3.000	3.000	
Capitale immobilizzato	19.611.175	19.051.244	559.931
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	989.630	862.544	127.086
Altri crediti	2.162.790	2.781.756	(618.966)
Ratei e risconti attivi		183	(183)
Attività d'esercizio a breve termine	3.152.420	3.644.483	(492.063)
Debiti verso fornitori	6.453.701	6.047.482	406.219
Acconti	27.336	34.836	(7.500)
Debiti tributari e previdenziali	70.147	68.448	1.699
Altri debiti	577.869	623.068	(45.199)
Ratei e risconti passivi	6.269.157	6.193.258	75.899
Passività d'esercizio a breve termine	13.398.210	12.967.092	431.118
Capitale d'esercizio netto	(10.245.790)	(9.322.609)	(923.181)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	573.271	553.747	19.524
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			
Altre passività a medio e lungo termine	1.948.084	2.324.559	(376.475)
Passività a medio lungo termine	2.521.355	2.878.306	(356.951)
Capitale investito	6.844.030	6.850.329	(6.299)
Patrimonio netto	(19.501.301)	(19.497.051)	(4.250)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	14.173	14.173	
Posizione finanziaria netta a breve termine	12.643.098	12.632.549	10.549
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(6.844.030)	(6.850.329)	6.299

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge la solidità patrimoniale della società (ossia la sua capacità mantenere l'equilibrio finanziario nel medio-lungo termine).

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia (i) alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che (ii) alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Margine primario di struttura	6.096.461	6.576.410	6.800.312
Quoziente primario di struttura	1,45	1,51	1,54

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2019, era la seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Depositi bancari	12.638.971	8.631.298	4.007.673
Denaro e altri valori in cassa	4.127	5.514	(1.387)
Disponibilità liquide	12.643.098	8.636.812	4.006.286
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		3.995.737	(3.995.737)
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
Crediti finanziari			
Debiti finanziari a breve termine			
Posizione finanziaria netta a breve termine	12.643.098	12.632.549	10.549
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari	(14.173)	(14.173)	
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	14.173	14.173	
Posizione finanziaria netta	12.657.271	12.646.722	10.549

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Liquidità primaria	2,10	2,30	2,20
Liquidità secondaria	2,10	2,30	2,20
Indebitamento	0,40	0,38	0,41
Tasso di copertura degli immobilizzi	1,02	1,05	1,05

L'indice di liquidità primaria è pari a 2,10. La situazione finanziaria della società è da considerarsi buona.

L'indice di indebitamento è pari a 0,40. L'ammontare dei debiti è da considerarsi consono all'attività svolta.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 1,02, risulta che l'ammontare dei mezzi propri e dei debiti consolidati è da considerarsi appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi. Tenuto conto della particolarità dei risconti passivi su contributi (che riducono di fatto il costo netto delle immobilizzazioni) detto indice diverrebbe 1,50, quindi sicuramente consono all'attività sociale.

Composizione del Capitale Sociale

Il Capitale Sociale al 31/12/2017 di € 5.312.848,00 è così ripartito:

N.	ELENCO SOCI	Quota %	Numero azioni	Capitale sociale in €
1	PROVINCIA DI MODENA	29,0000	1.540.720	1.540.720,00 €
2	COMUNE DI BASTIGLIA	0,0259	1.376	1.376,00 €
3	COMUNE DI BOMPORTO	0,2242	11.920	11.920,00 €
4	COMUNE DI CAMPOGALLIANO	0,0099	528	528,00 €
5	COMUNE DI CAMPOSANTO	0,0493	2.624	2.624,00 €
6	COMUNE DI CARPI	9,6071	510.416	510.416,00 €
7	COMUNE DI CASTELFRANCO EMILIA	1,2629	67.104	67.104,00 €
8	COMUNE DI CASTELNUOVO RANGONE	0,1825	9.696	9.696,00 €
9	COMUNE DI CASTELVETRO DI MODENA	0,2161	11.488	11.488,00 €
10	COMUNE DI CAVEZZO	0,0982	5.216	5.216,00 €
11	COMUNE DI CONCORDIA SULLA SECCHIA	0,1105	5.872	5.872,00 €
12	COMUNE DI FANANO	0,0174	928	928,00 €
13	COMUNE DI FINALE EMILIA	0,6605	35.088	35.088,00 €
14	COMUNE DI FIORANO MODENESE	0,3884	20.640	20.640,00 €
15	COMUNE DI FIUMALBO	0,0022	128	128,00 €
16	COMUNE DI FORMIGINE	2,1929	116.512	116.512,00 €
17	COMUNE DI FRASSINORO	0,0236	1.248	1.248,00 €
18	COMUNE DI GUIGLIA	0,0361	1.920	1.920,00 €
19	COMUNE DI LAMA MOCOGNO	0,0354	1.872	1.872,00 €
20	COMUNE DI MARANELLO	0,8153	43.312	43.312,00 €
21	COMUNE DI MARANO SUL PANARO	0,0532	2.832	2.832,00 €
22	COMUNE DI MEDOLLA	0,2438	12.944	12.944,00 €
23	COMUNE DI MIRANDOLA	1,2751	67.744	67.744,00 €
24	COMUNE DI MODENA	45,0000	2.390.768	2.390.768,00 €
25	COMUNE DI MONTECRETO	0,0050	288	288,00 €
26	COMUNE DI MONTEFIORINO	0,0215	1.136	1.136,00 €
27	COMUNE DI MONTESE	0,0266	1.408	1.408,00 €
28	COMUNE DI NONANTOLA	0,0076	400	400,00 €
29	COMUNE DI NOVI DI MODENA	0,2194	11.648	11.648,00 €
30	COMUNE DI PALAGANO	0,0219	1.168	1.168,00 €
31	COMUNE DI PAVULLO NEL FRIGNANO	0,7069	37.552	37.552,00 €
32	COMUNE DI PIEVEPELAGO	0,0164	864	864,00 €
33	COMUNE DI POLINAGO	0,0111	592	592,00 €
34	COMUNE DI PRIGNANO SULLA SECCHIA	0,0342	1.824	1.824,00 €
35	COMUNE DI RAVARINO	0,0695	3.696	3.696,00 €
36	COMUNE DI RIOLUNATO	0,0039	208	208,00 €
37	COMUNE DI S.CESARIO SUL PANARO	0,0896	4.768	4.768,00 €
38	COMUNE DI S.FELICE SUL PANARO	0,2822	14.992	14.992,00 €
39	COMUNE DI S.POSSIDONIO	0,0350	1.856	1.856,00 €
40	COMUNE DI S.PROSPERO SULLA SECCHIA	0,1018	5.408	5.408,00 €
41	COMUNE DI SASSUOLO	4,7983	254.928	254.928,00 €
42	COMUNE DI SAVIGNANO	0,1413	7.504	7.504,00 €
43	COMUNE DI SERRAMAZZONI	0,1621	8.608	8.608,00 €
44	COMUNE DI SESTOLA	0,0268	1.424	1.424,00 €
45	COMUNE DI SOLIERA	0,4052	21.520	21.520,00 €

46	COMUNE DI SPILAMBERTO	0,3992	21.216	21.216,00 €
47	COMUNE DI VIGNOLA	0,8518	45.248	45.248,00 €
48	COMUNE DI ZOCCA	0,0320	1.696	1.696,00 €
TOTALI		100,000	5.312.848	5.312.848,00 €

Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e al personale.

Personale

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola.

Nel corso dell'esercizio non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing.

Ambiente

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la società è stata dichiarata colpevole in via definitiva.

Nel corso dell'esercizio alla nostra società non sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	201.779
Impianti e macchinari	2.800
Attrezzature industriali e commerciali	38.546
Altri beni	1.126
Immobilizzazioni immateriali e manutenzioni straordinarie	630.904
Immobilizzazioni in corso	389.900

Attività di ricerca e sviluppo

Nell'esercizio non è stata svolta attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Per i rapporti con gli enti locali ed il gestore del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino provinciale modenese si rimanda alla prima parte della relazione.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività finanziarie della società abbiano una ottima qualità creditizia che non fa presumere perdite su crediti significative, operando prevalentemente con la Regione ed enti locali.

Rischio di mercato

Data la natura dell'attività non si segnalano particolari rischi di mercato.

Politiche connesse alle diverse attività di copertura

Non vengono attivate attività di copertura non essendovi particolari rischi.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Modena, 15 maggio 2020

***L'Amministratore Unico
Andrea Burzacchini***



Bilancio al 31/12/2019

Stato Patrimoniale e Conto Economico

AGENZIA PER LA MOBILITA' DI MODENA SPA

Bilancio di esercizio al 31-12-2019

Dati anagrafici	
Sede in	41122 MODENA (MO) STRADA SANT'ANNA 210
Codice Fiscale	02727930360
Numero Rea	MO 337564
P.I.	02727930360
Capitale Sociale Euro	5.312.848 i.v.
Forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

Stato patrimoniale

	31-12-2019	31-12-2018
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	93.346	19.649
7) altre	1.155.038	595.303
Totale immobilizzazioni immateriali	1.248.384	614.952
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	16.919.010	16.362.159
2) impianti e macchinario	716.593	931.698
3) attrezzature industriali e commerciali	174.758	182.536
4) altri beni	7.930	23.465
5) immobilizzazioni in corso e acconti	541.500	933.434
Totale immobilizzazioni materiali	18.359.791	18.433.292
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
d-bis) altre imprese	3.000	3.000
Totale partecipazioni	3.000	3.000
2) crediti		
d-bis) verso altri		
esigibili oltre l'esercizio successivo	14.173	14.173
Totale crediti verso altri	14.173	14.173
Totale crediti	14.173	14.173
Totale immobilizzazioni finanziarie	17.173	17.173
Totale immobilizzazioni (B)	19.625.348	19.065.417
C) Attivo circolante		
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	989.630	862.544
Totale crediti verso clienti	989.630	862.544
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.869.170	2.434.161
Totale crediti tributari	1.869.170	2.434.161
5-ter) imposte anticipate	99.117	97.354
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	194.503	250.241
Totale crediti verso altri	194.503	250.241
Totale crediti	3.152.420	3.644.300
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
6) altri titoli	-	3.995.737
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	3.995.737
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	12.638.971	8.631.298
3) danaro e valori in cassa	4.127	5.514
Totale disponibilità liquide	12.643.098	8.636.812
Totale attivo circolante (C)	15.795.518	16.276.849
D) Ratei e risconti	-	183

Totale attivo	35.420.866	35.342.449
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	5.312.848	5.312.848
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	9.551.439	9.551.439
III - Riserve di rivalutazione	717.060	717.060
IV - Riserva legale	125.143	120.091
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	1.565.699	1.469.720
Varie altre riserve	2.224.863 ⁽¹⁾	2.224.862
Totale altre riserve	3.790.562	3.694.582
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	4.249	101.031
Totale patrimonio netto	19.501.301	19.497.051
B) Fondi per rischi e oneri		
4) altri	1.948.084	2.324.559
Totale fondi per rischi ed oneri	1.948.084	2.324.559
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	573.271	553.747
D) Debiti		
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	27.336	34.836
Totale acconti	27.336	34.836
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	6.453.701	6.047.482
Totale debiti verso fornitori	6.453.701	6.047.482
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	38.940	38.758
Totale debiti tributari	38.940	38.758
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	31.207	29.690
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	31.207	29.690
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	577.869	623.068
Totale altri debiti	577.869	623.068
Totale debiti	7.129.053	6.773.834
E) Ratei e risconti	6.269.157	6.193.258
Totale passivo	35.420.866	35.342.449

(1)

Varie altre riserve	31/12/2019	31/12/2018
Fondo contributi in conto capitale (art 55 T.U.)	2.224.861	2.224.861
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	1

Conto economico

	31-12-2019	31-12-2018
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.538.206	1.331.400
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	27.342.782	26.717.145
altri	249.635	319.127
Totale altri ricavi e proventi	27.592.417	27.036.272
Totale valore della produzione	29.130.623	28.367.672
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.759	3.834
7) per servizi	27.007.008	26.088.587
8) per godimento di beni di terzi	7.747	6.840
9) per il personale		
a) salari e stipendi	526.052	510.309
b) oneri sociali	160.727	153.272
c) trattamento di fine rapporto	44.873	46.943
e) altri costi	51.917	55.503
Totale costi per il personale	783.569	766.027
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	197.987	114.407
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	644.980	692.802
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.513	766
Totale ammortamenti e svalutazioni	851.480	807.975
13) altri accantonamenti	268.536	345.735
14) oneri diversi di gestione	243.180	230.190
Totale costi della produzione	29.169.279	28.249.188
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(38.656)	118.484
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	99.657	-
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	933	284
Totale proventi diversi dai precedenti	933	284
Totale altri proventi finanziari	100.590	284
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	41.271	2
Totale interessi e altri oneri finanziari	41.271	2
17-bis) utili e perdite su cambi	(23)	-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	59.296	282
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	20.640	118.766
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	18.154	25.833
imposte differite e anticipate	(1.763)	(8.098)
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	16.391	17.735
21) Utile (perdita) dell'esercizio	4.249	101.031

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2019	31-12-2018
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	4.249	101.031
Imposte sul reddito	16.391	17.735
Interessi passivi/(attivi)	(59.319)	(282)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(38.679)	118.484
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	313.409	388.194
Ammortamenti delle immobilizzazioni	842.967	807.209
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(137.843)	(657)
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	1.018.533	1.194.746
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	979.854	1.313.230
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(127.086)	(67.066)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	406.219	(353.900)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	183	2.747
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	75.899	(168.397)
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	621.160	2.251.780
Totale variazioni del capitale circolante netto	976.375	1.665.164
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	1.956.229	2.978.394
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	59.319	282
(Imposte sul reddito pagate)	(69.585)	169.603
(Utilizzo dei fondi)	(670.360)	(209.738)
Totale altre rettifiche	(680.626)	(39.853)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	1.275.603	2.938.541
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(634.151)	(831.914)
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(630.904)	(132.601)
Attività finanziarie non immobilizzate		
Disinvestimenti	3.995.737	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	2.730.682	(964.515)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	1	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	1	-
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	4.006.286	1.974.026
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	8.631.298	6.657.544
Danaro e valori in cassa	5.514	5.242
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	8.636.812	6.662.786
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	12.638.971	8.631.298

Danaro e valori in cassa	4.127	5.514
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	12.643.098	8.636.812



Nota integrativa al Bilancio al 31/12/2019

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2019

Nota integrativa, parte iniziale

Signori Soci/Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a Euro 4.249.

Attività svolte

La Società svolge la propria attività nel settore del trasporto pubblico locale, dove opera in qualità di Agenzia per la Mobilità.

Criteri di formazione

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2019 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34 /UE. Per effetto del D.Lgs. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto. ai sensi dell'articolo 2423, sesto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in unità di Euro.

La nota integrativa presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

Principi di redazione

(Rif. art. 2423, C.c. art. 2423-bis C.c.)

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

In applicazione del principio di rilevanza non sono stati rispettati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza aveva effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile

(Rif. art. 2423, quinto comma, C.c.)

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

Criteri di valutazione applicati

(Rif. art. 2426, primo comma, C.c.)

Immobilizzazioni

Immateriali

Sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.

Le immobilizzazioni immateriali si riferiscono a software applicativi e a manutenzioni straordinarie su immobili capitalizzate, avendo natura pluriennale, ed iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio Sindacale.

Il software è ammortizzato in 5 anni, così come le spese di manutenzione, ad eccezione dell'impianto a Led per il deposito di Sant'Anna e le ristrutturazioni delle linee filoviarie e dei depositi per i quali è prevista una vita utile di 10 anni.

Materiali

Sono iscritte al costo di acquisto e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

In particolare i beni sono stati iscritti:

- al valore di perizia approvata dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale per i beni già presenti al momento della trasformazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2003;
- al valore storico in carico alla società scissa per i beni pervenuti a seguito delle scissioni parziali avvenute nell'esercizio 2003 e 2008.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione.

In particolare i fabbricati sono stati ammortizzati applicando l'aliquota del 2% tenuto conto anche della programmazione delle manutenzioni sugli stessi, che consente di prevedere una durata economico-tecnica prolungata nel tempo.

Nel dettaglio le aliquote applicate sono le seguenti:

- 2% per i fabbricati;
- 10% per la filovia e gli impianti;
- 20% per le macchine ufficio elettroniche;
- 12% per i mobili ufficio;
- 25% per le autovetture;
- 12% attrezzature e paline;
- 10% pensiline.

Le aliquote sono state ridotte alla metà per i beni acquistati nell'esercizio.

A fronte dei cespiti ammortizzabili sono stati iscritti fra i risconti i contributi ricevuti per investimenti. Il contributo viene iscritto in bilancio ed imputato a conto economico quale componente positivo di reddito utilizzando gli stessi criteri previsti per i beni cui il contributo si riferisce.

Crediti

Il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato in quanto gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta, in quanto i crediti sono a breve termine. Pertanto i crediti sono esposti al presumibile valore di realizzo.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti.

Debiti

Il criterio del costo ammortizzato non è stato applicato in quanto gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta, in quanto debiti a breve termine.

Ratei e risconti

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

Titoli

Al termine dell'esercizio la Società non deteneva titoli, avendoli ceduti interamente entro il mese di Dicembre.

Per i titoli che non costituiscono immobilizzazioni e impiegati quali gestione temporanea della liquidità, esposti nel bilancio dell'esercizio precedente, la società si era avvalsa della deroga di valutazione prevista dalla legge 17 dicembre 2018 n. 136, e pertanto i titoli erano stati iscritti al valore risultante dall'ultimo bilancio approvato (esercizio 2017), anziché al valore desumibile dall'andamento del mercato. Si riteneva che le perdite di valore riferite alla situazione al 31.12.2018 non fossero durevoli, ma dovute alle turbolenze del mercato.

La cessione di tutti i titoli ha comportato l'emersione di un utile netto, quale differenza fra proventi e perdite, di Euro 58.390.

Partecipazioni

Le partecipazioni in altre imprese, iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie, sono valutate al costo di acquisto o Sottoscrizione.

Le partecipazioni iscritte al costo di acquisto non sono state svalutate perché non hanno subito alcuna perdita durevole di valore.

Fondi per rischi e oneri

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

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

Fondo TFR

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Imposte sul reddito

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:

- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti;
- l'ammontare delle imposte differite o pagate anticipatamente in relazione a differenze temporanee sorte o annullate nell'esercizio.

Riconoscimento ricavi

I ricavi per vendite dei prodotti sono riconosciuti al momento del trasferimento dei rischi e dei benefici, che normalmente si identifica con la consegna o la spedizione dei beni.

I ricavi di natura finanziaria e quelli derivanti da prestazioni di servizi vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

Altre informazioni

La Società, come previsto dal D.Lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.248.384	614.952	633.432

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio			
Costo	282.360	1.543.447	1.825.807
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	262.711	948.144	1.210.855
Valore di bilancio	19.649	595.303	614.952
Variazioni nell'esercizio			
Incrementi per acquisizioni	90.097	540.807	630.904
Riclassifiche (del valore di bilancio)	-	200.515	200.515
Ammortamento dell'esercizio	16.400	181.587	197.987
Totale variazioni	73.697	559.735	633.432
Valore di fine esercizio			
Costo	372.457	2.284.770	2.657.227
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	279.111	1.129.732	1.408.843
Valore di bilancio	93.346	1.155.038	1.248.384

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
18.359.791	18.433.292	(73.501)

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	22.964.492	11.690.518	1.399.634	1.062.934	933.434	38.051.012
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	6.602.333	10.758.820	1.217.098	1.039.469	-	19.617.720

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di bilancio	16.362.159	931.698	182.536	23.465	933.434	18.433.292
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	201.779	2.800	38.546	1.126	389.900	634.151
Riclassifiche (del valore di bilancio)	719.162	-	-	-	(781.834)	(62.672)
Ammortamento dell'esercizio	364.090	217.905	46.324	16.661	-	644.980
Totale variazioni	556.851	(215.105)	(7.778)	(15.535)	(391.934)	(73.501)
Valore di fine esercizio						
Costo	23.885.432	11.693.318	1.438.180	1.064.060	541.500	38.622.490
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	6.966.422	10.976.725	1.263.422	1.056.130	-	20.262.699
Valore di bilancio	16.919.010	716.593	174.758	7.930	541.500	18.359.791

Sulla base di una puntuale applicazione del principio contabile OIC 16, riletto, abbiamo provveduto in un esercizio precedente a scorporare la quota parte di costo riferita alle aree di sedime degli stessi.

Il valore attribuito a tali aree è stato individuato sulla base di un criterio forfettario di stima che consente la ripartizione del costo unitario, facendolo ritenere congruo, nella misura del 20% del costo dell'immobile al netto dei costi incrementativi capitalizzati e delle eventuali rivalutazioni operate.

A partire dall'esercizio 2010 non si è più proceduto allo stanziamento delle quote di ammortamento relative al valore dei suddetti terreni, ritenendoli, in base alle aggiornate stime sociali, beni patrimoniali non soggetti a degrado ed aventi vita utile illimitata.

La svalutazione operata in esercizi precedenti si riferisce al vecchio deposito di Pavullo, in relazione agli obblighi contrattuali assunti e non ancora terminati, che meglio sono descritti nell'apposita sezione Fondi Rischi.

I contributi ricevuti per la realizzazione di investimenti e manutenzioni straordinarie, imputati al conto economico con la tecnica dei risconti, sono i seguenti:

	valore storico	imputazioni precedenti	incrementi - destinazioni esercizio	imputazione c /esercizio	valore residuo
Risconto contr. Fabb. Sciss. 03	730.620	-249.287		-14.613	466.720
Risconto contr. Regionali sist. AVM	316.370	-312.662		-3.708	0
Risconto Contr. Prov. Sist. AVM	113.620	-111.750		-1.870	0
Risconto penali su pensiline	326.712	-250.878	37.898	-9.976	103.756
Risconto contr. Fabbric. Scissione 08	1.087.933	-391.657		-21.759	674.518
Risconto contr. Terreni di sedime	454.638	-78.401		0	376.237
Risconto contr. Estensione filovia 2012	242.863	-157.860		-24.286	60.716
Risconto contr. Prov. pensiline	48.467	-31.504		-4.847	12.116
Risconto contr. Adeg. Filovia 2013 1^S	1.492.368	-778.487		-144.876	569.004
Risconto contr.manut. Filovia e depositi 2019			741.322	-74.132	667.190
Risconto contr. immobili diritto superficie 2019			400.000	-4.000	396.000
Fondi L. 472/99	0	529.844		0	529.844
Fondi L. 204/95	0	3.118.264	-741.322	-58.099	2.318.843
Fondi L. 194/98	0	45.566		0	45.566
Totali	4.813.592	1.331.188	437.898	-362.167	6.220.510

Si segnala l'utilizzo del Fondo L. 204/95, per Euro 58.099 a copertura dei costi di manutenzione del patrimonio unzionale all'attività, e per Euro 741.322 a copertura delle manutenzioni straordinarie e ristrutturazioni su impianti filoviario e depositi per i quali è stata avviata la procedura di ammortamento nell'esercizio.

L'inosservanza delle clausole che prevedono restrizioni e vincoli in caso di cessione del bene oggetto del contributo, comporta la possibilità per l'ente erogatore del richiamo del contributo.

Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
17.173	17.173	

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

	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
Valore di inizio esercizio		
Costo	3.000	3.000
Valore di bilancio	3.000	3.000
Valore di fine esercizio		
Costo	3.000	3.000
Valore di bilancio	3.000	3.000

Partecipazioni

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società.

Le altre partecipazioni sono iscritte al costo di acquisto o di sottoscrizione.

Si tratta della quota di partecipazione nell'associazione ALMA – Agenzie Locali per la Mobilità Associate, con sede a Parma.

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Valore di inizio esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti immobilizzati verso altri	14.173	14.173	14.173
Totale crediti immobilizzati	14.173	14.173	14.173

Nella voce crediti verso altri sono iscritti depositi cauzionali.

Descrizione	31/12/2018	31/12/2019
Altri	14.173	14.173
Totale	14.173	14.173

Suddivisione dei crediti immobilizzati per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
Italia	14.173	14.173
Totale	14.173	14.173

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

	Valore contabile
Partecipazioni in altre imprese	3.000
Crediti verso altri	14.173

Dettaglio del valore delle partecipazioni immobilizzate in altre imprese

Descrizione	Valore contabile
ALMA - Agenzie Locali per la Mobilità Associate	3.000
Totale	3.000

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso altri

Descrizione	Valore contabile
Altri crediti	14.173
Totale	14.173

Attivo circolante

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
3.152.420	3.644.300	(491.880)

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	862.544	127.086	989.630	989.630
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	2.434.161	(564.991)	1.869.170	1.869.170
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	97.354	1.763	99.117	
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	250.241	(55.738)	194.503	194.503
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	3.644.300	(491.880)	3.152.420	3.053.303

La società si è avvalsa della facoltà di non utilizzare il criterio del costo ammortizzato in quanto non sussistono crediti aventi durata oltre l'esercizio.

I crediti sono quindi valutati al valore di presumibile realizzo.

La voce "crediti tributari" è composta da ritenute fiscali per Euro 84.156, crediti per ritenute versate in eccesso per Euro 1.445, crediti IRES per Euro 135.389, crediti IRAP per Euro 7.679, nonché da un credito IVA per euro 1.547.729, ed infine da crediti tributari da portare in compensazione per Euro 92.771.

I crediti verso altri, al 31/12/2019, pari a Euro 194.503 sono così costituiti:

Crediti per contributi c/investimenti Euro 170.910

Crediti verso Enti soci Euro 11.411

Crediti verso lo Stato Euro 4.808

Crediti per spese condominiali Euro 7.374

Le imposte anticipate per Euro 99.117 sono relative a differenze temporanee deducibili per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo nell'ultima parte della presente nota integrativa.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	989.630	989.630
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.869.170	1.869.170
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	99.117	99.117
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	194.503	194.503
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	3.152.420	3.152.420

L'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986	Totale
Saldo al 31/12/2018	14.121	874	14.995
Accantonamento esercizio	8.513		8.513
Saldo al 31/12/2019	22.634	874	23.508

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Variazioni delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
	3.995.737	(3.995.737)

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio
Altri titoli non immobilizzati	3.995.737	(3.995.737)
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	3.995.737	(3.995.737)

Nell'esercizio sono stati venduti tutti i titoli in portafoglio, con la realizzazione di un provento netto di Euro 58.390, oltre al riassorbimento del fondo oscillazione titoli, stanziato nell'esercizio 2017, per Euro 4.263.

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
12.643.098	8.636.812	4.006.286

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	8.631.298	4.007.673	12.638.971
Denaro e altri valori in cassa	5.514	(1.387)	4.127
Totale disponibilità liquide	8.636.812	4.006.286	12.643.098

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
	183	(183)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio
Ratei attivi	183	(183)
Totale ratei e risconti attivi	183	(183)

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
19.501.301	19.497.051	4.250

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente	Altre variazioni	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Altre destinazioni	Incrementi		
Capitale	5.312.848	-	-		5.312.848
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	9.551.439	-	-		9.551.439
Riserve di rivalutazione	717.060	-	-		717.060
Riserva legale	120.091	-	5.052		125.143
Altre riserve					
Riserva straordinaria	1.469.720	-	95.979		1.565.699
Varie altre riserve	2.224.862	1	-		2.224.863
Totale altre riserve	3.694.582	1	95.979		3.790.562
Utile (perdita) dell'esercizio	101.031	(96.782)	-	4.249	4.249
Totale patrimonio netto	19.497.051	(96.781)	101.031	4.249	19.501.301

Dettaglio delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
Fondo contributi in conto capitale (art 55 T.U.)	2.224.861
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2
Totale	2.224.863

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.):

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale	5.312.848	B	5.312.848
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	9.551.439	A,B,C,D	9.551.439
Riserve di rivalutazione	717.060	A,B	717.060
Riserva legale	125.143	A,B	125.143
Altre riserve			
Riserva straordinaria	1.565.699	A,B,C,D	1.565.699

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Varie altre riserve	2.224.863		2.224.861
Totale altre riserve	3.790.562		3.790.560
Totale	19.497.052		19.497.050
Quota non distribuibile			17.363.404
Residua quota distribuibile			2.133.646

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

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzazioni	Quota disponibile
Fondo contributi in conto capitale (art 55 T.U.)	2.224.861	A,B,C,D	2.224.861
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	A,B,C,D	-
Totale	2.224.863		

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

Formazione ed utilizzo delle voci del patrimonio netto

Come previsto dall'art. 2427, comma 1, numero 4) del codice civile si forniscono le seguenti informazioni:

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva...	Risultato d'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio precedente	5.312.848	117.026	13.904.842	61.303	19.396.019
Destinazione del risultato dell'esercizio					
altre destinazioni		3.065	58.239	39.728	101.032
Risultato dell'esercizio precedente				101.031	
Alla chiusura dell'esercizio precedente	5.312.848	120.091	13.963.081	101.031	19.497.051
Destinazione del risultato dell'esercizio					
altre destinazioni			1	(96.782)	(96.781)
Altre variazioni					
incrementi		5.052	95.979		101.031
Risultato dell'esercizio corrente				4.249	
Alla chiusura dell'esercizio corrente	5.312.848	125.143	14.059.061	4.249	19.501.301

Si forniscono le seguenti informazioni complementari in merito alle riserve di rivalutazione:

Nel patrimonio netto, sono presenti le seguenti poste:

Riserve o altri fondi che in caso di distribuzione concorrono a formare il reddito imponibile della società, indipendentemente dal periodo di formazione.

Riserve	Valore
Riserva rivalutazione ex legge n. 413/91	165.484
Riserva rivalutazione ex legge n. 72/1983	551.576
	717.060

Riserve o altri fondi che in caso di distribuzione non concorrono a formare il reddito imponibile dei soci indipendentemente dal periodo di formazione.

Riserve	Valore
Sovrapprezzo azioni da trasformazione ex. art. 115 TUEL	567.947
Riserva capitale non disponibile da scissione 2003	212.571
Riserva capitale non disponibile da scissione 2008	8.770.920
	9.551.438

Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.948.084	2.324.559	(376.475)

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	2.324.559	2.324.559
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	268.536	268.536
Utilizzo nell'esercizio	645.011	645.011
Totale variazioni	(376.475)	(376.475)
Valore di fine esercizio	1.948.084	1.948.084

Si tratta di fondi incentivanti la progettazione interna e la produttività del personale dipendente, entrambi ancora da liquidare, nonché di un fondo rischi contrattuali, dipendente dalla variabilità di diverse poste, il cui ammontare non è prevedibile con certezza.

E' inoltre presente un fondo relativo alle penali irrogate al gestore del servizio e destinate ad essere reinvestite in attività connesse al TPL, nonché un fondo "oneri ricostruzione post sisma" ove sono accantonate le somme, provenienti principalmente da rimborsi assicurativi, destinate al ripristino dei beni danneggiati dal sisma del 2012.

Trattasi pertanto di:

- fondo penali da reinvestire per euro 308.507 e che ha subito le seguenti movimentazioni:

Fondo penali da reinvestire	
Valore inizio esercizio	437.322
Utilizzo su beni ammortizzabili	-37.898
Utilizzo in conto esercizio	-124.457
Accantonamento esercizio	33.620
Saldo fine esercizio	308.587

- fondo rischi su contratto di servizio e altri rischi che ammonta ad euro 1.004.582, incrementato di euro 150.000 nell'esercizio.

Il fondo è pertanto riferibile a:

accantonamenti per la manutenzione ciclica del patrimonio, quali interventi su impianti, piazzali, portoni e rete ferroviaria. Trattasi di interventi di manutenzione ordinaria, da effettuarsi nei prossimi esercizi per il mantenimento della funzionalità dei beni, e previsti nel piano investimenti ma non ancora eseguiti alla data del 31.12.2019;

accantonamento rischio contrattuale relativo alle possibili passività potenziali che potrebbero derivare dalla mancata esecuzione di quanto previsto dal contratto di appalto con CDC per il deposito di Pavullo come meglio descritto nella sezione della nota integrativa riguardante gli impegni;

accantonamenti rischi sui contratti in essere, con riferimento in particolare al contratto di servizio ancora in proroga e al contratto di appalto per la costruzione del deposito di Mirandola, stante le difficoltà finanziarie della impresa esecutrice dei lavori emerse nel corso dell'esercizio.

- fondi per produttività dipendenti che ammontano ad Euro 84.916;
 - fondo ricostruzione post sisma che ammonta ad Euro 550.000; nell'esercizio sono stati utilizzati ed imputati a risconto passivo Euro 400.000, con riferimento al deposito di Finale Emilia per il quale è intervenuta la fine lavori. Per detto immobile, edificato su un terreno concesso in diritto di superficie, è stato liquidato nel mese di gennaio 2020 un contributo Regionale "Sfinge" di Euro 429.076, che produrrà i suoi effetti, sempre con la tecnica dei risconti, nel prossimo bilancio di esercizio.
- E' in corso la costruzione del deposito di Mirandola, accolto nelle immobilizzazioni in corso ed assistito anche questo da contributo "Sfinge", che una volta terminata assorbirà l'importo residuo del fondo.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
573.271	553.747	19.524

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	553.747
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	44.873
Utilizzo nell'esercizio	25.349
Totale variazioni	19.524
Valore di fine esercizio	573.271

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2019 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
7.129.053	6.773.834	355.219

Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Acconti	34.836	(7.500)	27.336	27.336
Debiti verso fornitori	6.047.482	406.219	6.453.701	6.453.701
Debiti tributari	38.758	182	38.940	38.940
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	29.690	1.517	31.207	31.207
Altri debiti	623.068	(45.199)	577.869	577.869
Totale debiti	6.773.834	355.219	7.129.053	7.129.053

I "Debiti verso fornitori" sono iscritti al netto degli sconti commerciali; gli sconti cassa sono invece rilevati al momento del pagamento. Il valore nominale di tali debiti è stato rettificato, in occasione di resi o abbuoni (rettifiche di fatturazione), nella misura corrispondente all'ammontare definito con la controparte.

La voce "Debiti tributari" accoglie solo le passività per imposte certe e determinate, relative a ritenute fiscali da versare per Euro 38.940.

Gli altri debiti sono composti da:

Debiti verso gestore per contributo CCNL da Regione Euro 532.490

Dipendenti per stipendi Euro 20.685

Debiti verso la Provincia Euro 14.713

Altri debiti Euro 5.803

Depositi cauzionali di terzi Euro 4.178.

La società si è avvalsa della facoltà di non utilizzare il criterio del costo ammortizzato e/o di non attualizzare i debiti in quanto non esistono debiti aventi scadenza oltre l'esercizio.

I debiti sono quindi iscritti al valore nominale.

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Acconti	27.336	27.336
Debiti verso fornitori	6.453.701	6.453.701
Debiti tributari	38.940	38.940
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	31.207	31.207
Altri debiti	577.869	577.869
Debiti	7.129.053	7.129.053

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Non ci sono debiti assistiti da garanzia reale su beni sociali (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.):

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Acconti	27.336	27.336
Debiti verso fornitori	6.453.701	6.453.701
Debiti tributari	38.940	38.940
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	31.207	31.207
Altri debiti	577.869	577.869
Totale debiti	7.129.053	7.129.053

Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
6.269.157	6.193.258	75.899

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei passivi	38.411	3.917	42.328
Risconti passivi	6.154.846	71.982	6.226.828
Totale ratei e risconti passivi	6.193.258	75.899	6.269.157

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Risconti passivi su affitti attivi	6.318
Ratei passivi retribuzioni differite	42.328
Risconti passivi per contributi su investimenti	6.220.511
	6.269.157

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
29.130.623	28.367.672	762.951

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.538.206	1.331.400	206.806
Altri ricavi e proventi	27.592.417	27.036.272	556.145
Totale	29.130.623	28.367.672	762.951

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

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

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Fitti attivi	738.374
Altre	799.832
Totale	1.538.206

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	1.538.206
Totale	1.538.206

Costi della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
29.169.279	28.249.188	920.091

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	7.759	3.834	3.925
Servizi	27.007.008	26.088.587	918.421
Godimento di beni di terzi	7.747	6.840	907
Salari e stipendi	526.052	510.309	15.743
Oneri sociali	160.727	153.272	7.455

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Trattamento di fine rapporto	44.873	46.943	(2.070)
Altri costi del personale	51.917	55.503	(3.586)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	197.987	114.407	83.580
Ammortamento immobilizzazioni materiali	644.980	692.802	(47.822)
Svalutazioni crediti attivo circolante	8.513	766	7.747
Altri accantonamenti	268.536	345.735	(77.199)
Oneri diversi di gestione	243.180	230.190	12.990
Totale	29.169.279	28.249.188	920.091

Sono strettamente correlati a quanto esposto nella parte della Relazione sulla gestione e all'andamento del punto A (Valore della produzione) del Conto economico. Fra i costi per servizi, il servizio TPL in appalto incide per euro 26.378.066, rappresentando circa il 92% del totale dei costi in bilancio.

Descrizione	Importo Totale	Incidenza %
Costi TPL	26.378.066,18	92%
Costi di gestione aMo S.p.A.	2.429.046,56	8%
Costi totali al netto quote contribuiti	28.807.112,74	100,00%

Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi.

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.

Accantonamenti

Si tratta delle penali da reinvestire, dell'accantonamento produttività, dell'accantonamento rischi contrattuali già descritti in precedenza.

Oneri diversi di gestione

Sono rappresentati principalmente da imposte non legate al risultato dell'esercizio, in particolare l'IMU per euro 183.484.

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
59.296	282	59.014

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Da titoli iscritti nell'attivo circolante	99.657		99.657
Proventi diversi dai precedenti	933	284	649
(Interessi e altri oneri finanziari)	(41.271)	(2)	(41.269)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Utili (perdite) su cambi	(23)		(23)
Totale	59.296	282	59.014

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

	Interessi e altri oneri finanziari
Altri	41.271
Totale	41.271

Descrizione	Altre	Totale
Interessi su finanziamenti	5	5
Altri oneri su operazioni finanziarie	41.266	41.266
Totale	41.271	41.271

Euro 41.266 riguardano le perdite su cessione titoli dell'attivo circolante.

Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	686	686
Altri proventi	99.905	99.905
Arrotondamento	(1)	(1)
Totale	100.590	100.590

Euro 99.656 riguardano gli utili su cessione titoli dell'attivo circolante.

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
16.391	17.735	(1.344)

Imposte	Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
Imposte correnti:	18.154	25.833	(7.679)
IRAP	18.154	25.833	(7.679)
Imposte differite (anticipate)	(1.763)	(8.098)	6.335
IRAP	(1.763)	(8.098)	6.335
Totale	16.391	17.735	(1.344)

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale teorico:

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	20.640	
Onere fiscale teorico (%)	24	4.954
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	0	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	0	
Acc. svalutazione crediti	8.513	
Acc. fondo rischi	150.000	
Acc. penali da reinvestire	33.620	
Acc. oneri personale	84.916	
Totale	277.049	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	0	
Utilizzo fondi tassati	(225.351)	
Totale	(225.351)	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	0	0
IMU 50%	91.742	
Sopravvenienze passive	16.096	
Spese autovetture	4.128	
Altre variazioni in aumento	7.813	
Contributi Regionali per servizi minimi	(23.648.944)	
Contributi Enti soci	(2.614.500)	
Altre variazioni in diminuzione	(7.135)	
Totale	(26.150.800)	
Imponibile fiscale	(26.078.462)	

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	1.021.962	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	244.052	
Deduzione cuneo fiscale	(662.100)	
Utilizzo fondi	(138.432)	
Totale	465.482	
Onere fiscale teorico (%)	3,9	18.154
Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:	0	
Imponibile Irap	465.482	
IRAP corrente per l'esercizio		18.154

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma n. 14, C.c. si evidenziano le informazioni richieste sulla fiscalità differita e anticipata:

Fiscalità differita / anticipata

Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Le imposte anticipate sono state rilevate solo in riferimento all'IRAP, in quanto la particolare struttura della società prevede anche per i futuri esercizi contributi da Regione ed Enti soci non imponibili in maniera tale che non vi sarà emersione di materia imponibile IRES.

Non sono state iscritte imposte anticipate derivanti da perdite fiscali riportabili dell'esercizio e di esercizi precedenti, in quanto – come detto in precedenza - non sussistono le condizioni richieste dai principi contabili per la contabilizzazione del beneficio fiscale IRES futuro.

Le principali differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate sono indicate nella tabella seguente unitamente ai relativi effetti.

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2018	esercizio 31/12 /2018	esercizio 31 /12/2018	esercizio 31/12 /2018
	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
fondo rischi			1.004.582	39.179			854.582	33.328
fondo penali			308.587	12.035			437.322	17.055
fondo ricostruzione post sisma + risconto Immobili diritto superficie			946.000	36.894			950.000	37.050
risconto penali pensiline			103.757	4.047			75.834	2.958
fondo svalutazione immobili Pavullo			178.527	6.963			178.527	6.963
Totale			2.541.453	99.118			2.496.265	97.354
Imposte differite (anticipate) nette				(99.118)				(97.354)
Perdite fiscali riportabili a nuovo	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale
Aliquota fiscale	24				24			
	31/12/2019	31/12 /2019	31/12/2019	31/12 /2019	31/12/2018	31/12 /2018	31/12/2018	31/12 /2018

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	IRAP
A) Differenze temporanee	
Totale differenze temporanee deducibili	2.541.453
Differenze temporanee nette	(2.541.453)
B) Effetti fiscali	
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(97.354)
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(1.764)
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(99.118)

Dettaglio delle differenze temporanee deducibili

Descrizione	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
fondo rischi	3,90%	39.179

Descrizione	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
fondo penali	3,90%	12.035
fondo ricostruzione post sisma + risconto Immobili in diritto superficie	3,90%	36.894
risconto penali pensiline	3,90%	4.047
fondo svalutazione immobili Pavullo	3,90%	6.963

Informativa sulle perdite fiscali

	Esercizio corrente	Esercizio precedente
	Aliquota fiscale	Aliquota fiscale
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	24,00%	24,00%

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31/12/2019	31/12/2018
Dirigenti	1	1
Impiegati	11	11
Totale	12	12

	Numero medio
Dirigenti	1
Impiegati	11
Totale Dipendenti	12

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	33.059	17.680

Compensi al revisore legale o società di revisione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale e da entità appartenenti alla sua rete:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	10.500
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	10.500

Categorie di azioni emesse dalla società

Il capitale sociale è così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	5.312.848	1
Totale	5.312.848	

Descrizione	Consistenza iniziale, numero	Consistenza iniziale, valore nominale
Azioni Ordinarie	5.312.848	1
Totale	5.312.848	-

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

Con riferimento agli impegni si richiama un preliminare sottoscritto per la cessione del vecchio deposito di Pavullo, sito in via Marchiani, da cedere in conto prezzo al valore di euro 515.000 alla società mandataria del raggruppamento di imprese che ha realizzato il nuovo deposito; tale cessione è sospesa in attesa della definizione della procedura concorsuale in cui è entrata l'impresa mandataria medesima.

	Importo
Impegni	515.000

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)

La società non ha posto in essere operazioni con parti correlate.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

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

Per l'informativa sugli effetti derivanti dalla emergenza sanitaria ed economica a seguito dalla diffusione del virus Covid 19, intervenuta ad inizio del mese di marzo 2020, ad oggi non ancora terminata ed i cui effetti economici non sono ad oggi stimabili, si rimanda alla trattazione dell'argomento contenuta nella prima parte della relazione sulla gestione.

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

Ai sensi dell'art. 1, comma 125-bis, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che sono state ricevute sovvenzioni contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere da pubbliche amministrazioni. La Società attesta che nel corso del 2019 sono state incassate le somme come da tabella:

	Quote incassate	Corrispettivi per servizi	Contributi Regionali/Statali / Comunali	Totale
PROVINCIA DI MODENA	758.205,00	122.286,18		880.491,18
COMUNE DI BASTIGLIA	676,07			676,07
COMUNE DI BOMPORTO	5.861,27			5.861,27
COMUNE DI CAMPOGALLIANO	259,19			259,19
COMUNE DI CAMPOSANTO	1.289,44			1.289,44
COMUNE DI CARPI	251.178,55	112.664,28		363.842,83
COMUNE DI CASTELFRANCO EMILIA	33.017,22	50.901,84		83.919,06
COMUNE DI CASTELNUOVO R.	4.772,75			4.772,75
COMUNE DI CASTELVETRO DI MO	5.649,77			5.649,77

	Quote incassate	Corrispettivi per servizi	Contributi Regionali/Statali / Comunali	Totale
COMUNE DI CAVEZZO	2.566,36			2.566,36
COMUNE DI CONCORDIA S/S	2.888,38			2.888,38
COMUNE DI FANANO	0,00			0,00
COMUNE DI FINALE EMILIA	17.268,63			17.268,63
COMUNE DI FIORANO MODENESE	0,00			0,00
COMUNE DI FIUMALBO	57,97			57,97
COMUNE DI FORMIGINE	57.333,15			57.333,15
COMUNE DI FRASSINORO	1.231,88			1.231,88
COMUNE DI GUIGLIA	1.886,54			1.886,54
COMUNE DI LAMA MOCOGNO	926,47			926,47
COMUNE DI MARANELLO	21.316,69	1.054,54		22.371,23
COMUNE DI MARANO SUL PANARO	1.391,35			1.391,35
COMUNE DI MEDOLLA	6.374,11			6.374,11
COMUNE DI MIRANDOLA	33.338,09	46.752,52		80.090,61
COMUNE DI MODENA	1.176.525,00	188.059,48		1.364.584,48
COMUNE DI MONTECRETO	129,74			129,74
COMUNE DI MONTEFIORINO	563,38	7.500,00		8.063,38
COMUNE DI MONTESE	695,82			695,82
COMUNE DI NONANTOLA	398,18	1.789,97		2.188,15
COMUNE DI NOVI DI MODENA	5.737,00			5.737,00
COMUNE DI PALAGANO	0,00			0,00
COMUNE DI PAVULLO NEL FRIGNANO	18.482,59			18.482,59
COMUNE DI PIEVEPELAGO	428,40			428,40
COMUNE DI POLINAGO	289,11			289,11
COMUNE DI PRIGNANO	893,88			893,88
COMUNE DI RAVARINO	1.818,18			1.818,18
COMUNE DI RIOLUNATO	101,36			101,36
COMUNE DI S.CESARIO S.P.	2.342,88	773,68		3.116,56
COMUNE DI S.FELICE SUL PANARO	7.378,08			7.378,08
COMUNE DI S. POSSIDONIO	915,22			915,22
COMUNE DI S. PROSPERO	2.661,48			2.661,48
COMUNE DI SASSUOLO	188.178,78	8.720,00		196.898,78
COMUNE DI SAVIGNANO S.P.	3.695,16			3.695,16
COMUNE DI SERRAMAZZONI	6.356,75			6.356,75
COMUNE DI SESTOLA	701,04			701,04
COMUNE DI SOLIERA	10.593,74			10.593,74
COMUNE DI SPILAMBERTO	10.437,54			10.437,54
COMUNE DI VIGNOLA	22.270,86			22.270,86
COMUNE DI ZOCCA	837,04			837,04
UNIONE TERRE D'ARGINE		5.129,09		5.129,09
UNIONE COMUNI DISTRETTO CERAMICO		14.897,27		14.897,27
UNIONE COMUNI FRIGNANO		4.575,02		4.575,02
UNIONE COMUNI AREA NORD		9.864,55		9.864,55
CONTRIBUTO REGIONALE SERVIZI MINIMI			23.648.944,80	23.648.944,80
CONTRIBUTO REGIONALE AGGIUNTIVO			663.403,28	663.403,28
CONTRIBUTI ONERI CCNL STATO REGIONI			53.767,00	53.767,00
TOTALI	2.669.920,09	574.968,42	24.366.115,08	27.611.003,59

Si specifica che le quote afferiscono al rapporto di partecipazione nella società delle singole pubbliche amministrazioni. Si segnala che sul conto corrente dell'Agenzia è transitata la somma di euro 3.194.945,00, accreditata dalla Regione Emilia Romagna e per conto della stessa è stata poi girata al gestore del servizio quale contributo Ccnl. Detta somma non ha avuto riflessi sul conto economico, essendo sostanzialmente una partita di giro.

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

Risultato d'esercizio al 31/12/2019	Euro	4.249
5% a riserva legale	Euro	213
a riserva straordinaria	Euro	4.036
a dividendo	Euro	0

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa e Rendiconto finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Amministratore Unico
Burzacchini Andrea



Relazione del Collegio Sindacale

Reg. Imp. 02727930360
Rea.337564

AGENZIA PER LA MOBILITA' DI MODENA SPA

Sede in STRADA SANT'ANNA 210 - 41122 MODENA (MO)
Capitale sociale Euro 5.312.848,00 i.v.

**Relazione del Collegio sindacale all'assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art.
2429, comma 2, del Codice Civile**

Agli Azionisti della AGENZIA PER LA MOBILITA' DI MODENA SPA

Premessa

Il collegio sindacale, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, ha svolto le funzioni previste dagli artt. 2403 e ss. C.C.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. C.C.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e abbiamo periodicamente incontrato l'amministratore unico e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Abbiamo acquisito dall'organo amministrativo, anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento, anche in funzione della rilevazione tempestiva di situazioni di crisi o di perdita della continuità, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 C.C.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal collegio sindacale pareri previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 5, C.C.

In considerazione della deroga contenuta nell'art. 106, comma primo, del D.L. 17 marzo 2020 n. 18, l'assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio è stata convocata entro il maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio.

Il Collegio sindacale da atto che in nota integrativa è stata riportata l'informativa richiesta dall'art. 1, commi 125 - 126, della legge 124/2017, in merito all'obbligo di dare evidenza delle somme di denaro eventualmente ricevute nell'esercizio a titolo di sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti di cui ai commi 125 - 126 del medesimo articolo.

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 4.249.

L'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-bis e seguenti del Codice Civile, è stata affidata dall'assemblea degli Azionisti del 12/07/2017 alla Società di Revisione legale Analisi S.p.A. non potendo essere attribuita al Collegio sindacale per espressa previsione statutaria.

La relazione della Società di Revisione legale ex art. 14 D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 relativa al bilancio chiuso al 31/12/2019 è stata predisposta in data 26 maggio 2020 e non evidenzia rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio o richiami di informativa e pertanto il giudizio rilasciato è positivo.

Non si riscontrano, ad oggi problematiche in ordine alla continuità aziendale, né afferenti al disposto degli articoli 2446 e 2447 del codice civile; si ritiene tuttavia opportuno menzionare quanto riportato dall'organo amministrativo nella Relazione sulla gestione al paragrafo "Le prospettive per l'anno 2020" relativamente alla diffusione dell'emergenza epidemiologica del mese di marzo 2020.

Gli indirizzi nazionali sul distanziamento fisico per ridurre i rischi di contagio del virus hanno costretto l'Agenzia, sin dall'inizio della pandemia, a rimodulare - di concerto con il Gestore SETA S.p.A. e gli Enti Locali - la programmazione dell'offerta di servizi di TPL, con una previsione di inevitabile riduzione complessiva dei servizi commissionati ed erogati.

Ad oggi tuttavia risulta impossibile quantificare le variazioni economiche che le misure in atto genereranno per il trasporto pubblico locale, nonché prevedere gli effetti che si produrranno con la ripartenza di tutte le attività produttive, con la riapertura delle scuole e con le probabili variazioni nelle abitudini del pubblico fruitore del servizio di TPL.

Inoltre la normativa sugli interventi statali nel settore di operatività dell'Agenzia è ad oggi ancora non completamente chiara e non è pertanto possibile prevedere in quale misura questi potranno compensare gli effetti negativi diretti e indiretti che potranno derivare all'Agenzia dalla situazione di pandemia tuttora in atto.

Tali circostanze, straordinarie per natura ed estensione hanno creato un contesto di generale incertezza, le cui evoluzioni ed i relativi effetti non risultano ad oggi prevedibili. I potenziali effetti di questo fenomeno sul bilancio 2020 non sono ad oggi determinabili e saranno oggetto di costante monitoraggio nel prosieguo dell'esercizio da parte dell'organo amministrativo il quale, fin dall'inizio dell'emergenza, ha posto in essere tutte le attività possibili volte a tutelare in primis la salute dei dipendenti della Società nonché a mitigare nel breve periodo gli effetti economici rilevanti.

Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività svolta il collegio non rileva, per quanto di propria competenza, motivi ostativi all'approvazione della proposta di bilancio al 31 dicembre 2019 così come redatto dagli amministratori.

Il collegio concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio fatta dagli amministratori in nota integrativa.

Modena, lì 5 giugno 2020

Il collegio sindacale

Luisa Renna (Presidente)

Gilberto Colistra (Sindaco effettivo)

Umberto Vaccari (Sindaco effettivo)



Relazione della Società di revisione

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS.
27 GENNAIO 2010, N. 39**

Agli Azionisti della

Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena S.p.A.

Strada Sant'Anna, 210

41122 Modena (MO)

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio dell'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2019, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

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

Responsabilità dell'Amministratore Unico e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

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

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

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

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile.

Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dall'Amministratore Unico, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte dell'Amministratore Unico del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale

circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 39/10

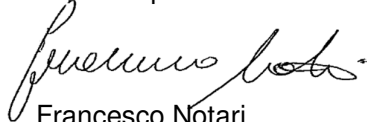
L'Amministratore Unico dell'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione dell'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio dell'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio dell'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D. Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Analisi S.p.A.



Francesco Notari
Socio Amministratore

Reggio Emilia, 26 maggio 2020



Relazione sul governo Societario ex art. 6 D.Lgs 175/2016

Relazione sul governo societario ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 175/2016 "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica" – (TUSP)

Con riferimento agli adempimenti imposti dal TUSP, quale "società a controllo pubblico" ai sensi dell'art. 1, lett. m) del TUSP, la società, già dal 2017, ha adeguato il proprio Statuto prevedendo (art. 28) che la revisione legale dei conti sia affidata a un revisore legale o a una società di revisione legale dei conti iscritti in apposito albo.

1

Nel mese di gennaio 2019, il Comune di Modena ha trasmesso la nota di aggiornamento del Documento unico di programmazione 2019-2021 (approvata dal Consiglio Comunale nella seduta del 20/12/2018) nella parte contenente gli obiettivi assegnati alla società nell'ambito dei controlli sulla società partecipate ai sensi del D. Lgs. n. 267/2000 e del TUSP.

Tali obiettivi, che venivano recepiti dalla società sono i seguenti:

- Redazione documento sulle strategie di gara per l'affidamento della gestione dei servizi di TPL nell'ambito ottimale Modena-Reggio Emilia.
- Collaudo nuovo deposito autobus di linea TPL a Finale Emilia.
- Ulteriore riduzione del costo delle utenze per consumi elettrici del 10% rispetto all'esercizio 2018, quale risultato previsto in conseguenza dell'inserimento della tecnologia LED.
- Riduzione del costo delle fotocopie pari al 20% rispetto all'esercizio 2017, quale risultato previsto in conseguenza della dematerializzazione dei processi di gestione e archiviazione documentale.
- Promozione utilizzo biciclette aziendali negli spostamenti urbani, insieme all'utilizzo dei mezzi pubblici ed altre forme di mobilità condivisa, negli spostamenti interurbani, dei dipendenti della società.
- Applicazione dei risultati del progetto europeo RUMOBIL.
- Mantenimento e consolidamento dell'equilibrio di bilancio societario, confermando la produzione di servizi TPL per una consistenza complessiva annua di 12.400.317 vett*km. fatto salvo uno scostamento dei servizi minimi erogati, entro il 0,83%% nell'arco dell'anno 2019;
- Aumento del valore della produzione di circa l'1,5% rispetto all'anno 2017.



- Il numero dei dipendenti al 31/12/2019 non dovrà essere superiore a quello rilevato al 31/12/2018. E' fatto divieto alla società assumere nuove unità di personale, sia a tempo determinato che a tempo indeterminato, in assenza di autorizzazione rilasciata dal socio Comune di Modena;
- Il totale della voce "costo del personale" (voce B9 del Conto Economico) al 31/12/2019 non dovrà essere superiore al valore della stessa voce indicata nel bilancio al 31/12/2018, fatti salvi gli incrementi obbligatori derivanti dall'applicazione di norme di legge o del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro;
- Il totale della voce "totale costi della produzione" (voce B del Conto Economico) al 31/12/2019 dovrà essere uguale o inferiore al valore della stessa voce indicata nel bilancio al 31/12/2018. Solo nel caso in cui si verifichi un incremento durevole della voce A del Conto Economico (Totale Valore della Produzione) sarà possibile aumentare la voce B del Conto Economico in misura proporzionale entro i limiti dell'incremento del valore della produzione.

I sopracitati obiettivi, come rilevabile dai dati di bilancio, sono stati raggiunti.

In particolare, si segnala che a fronte di un incremento del valore della produzione del 2,69%, i costi della produzione sono aumentati dello 3,26% con una differenza dello 0,57%. L'obiettivo di contenimento dei costi è quindi sostanzialmente raggiunto atteso che fra i costi la variazione maggiore si è avuta fra i costi per servizi in appalto ed integrazioni tariffarie (che rappresentano il 90% dei costi) che complessivamente sono aumentate del 3,6%.

Nel mese di dicembre 2019, inoltre, ai sensi dell'art. 20 del TUSP, il Comune di Modena, con Delibera del Consiglio Comunale n. 81 del 12/12/2019, approvava la razionalizzazione periodica annuale delle partecipazioni societarie possedute alla data del 31/12/2018, prevedendo il mantenimento della partecipazione societaria in aMo.

Si rende altresì noto che anche gli altri Enti Locali soci hanno previsto il mantenimento della partecipazione societaria nella società.

Si ribadisce che anche per l'esercizio 2019, la società ha provveduto a dare attuazione alla normativa in materia di anticorruzione e trasparenza delle società pubbliche in osservanza delle "Linee Guida" n. 1134/2017 dell'ANAC, come peraltro attestato dal Collegio sindacale nella veste di OIV (Organismo interno di valutazione) il 29/03/2019 ai fini della verifica



degli obiettivi connessi alla trasparenza, oltre che a quelli inerenti in generale alla prevenzione della corruzione.

Tali obiettivi, come rilevabile dai dati di bilancio, sono stati pienamente raggiunti.

In relazione specificamente agli adempimenti previsti dall'art. 6, comma 2, del D. Lgs n. 175/2016 si rileva quanto segue:

1) Strumenti di governo societario [comma 3 del D. Lgs. n. 175/2016, lett. a), b), c) e d)]

3

- a. La società ha come oggetto una attività che non comporta rischi per la concorrenza, operando come un'Authority regolatrice e controllore del contratto di servizio sottoscritto con il Gestore, né ha attività che comportino l'uso di strumenti di proprietà industriale, quali marchi, brevetti ecc.

Ciò premesso, non si ritiene opportuno redigere un apposito regolamento interno.

- b. L'intensa attività svolta dagli uffici interni sul monitoraggio circa l'esecuzione del contratto di servizio permette una gestione oculata delle risorse trasferite al Gestore che, come detto, caratterizzano quasi interamente il bilancio della società. Le altre attività, fra cui principalmente la gestione del patrimonio immobiliare, sono minoritarie e sono comunque gestite dai responsabili di settore che autorizzano ogni singolo intervento sulla base del piano degli investimenti o di quanto previsto per la gestione ordinaria.

Ciò premesso, si ritiene pertanto che per queste attività secondarie non vi sia la necessità di attivare un ulteriore ufficio interno per il controllo di gestione essendo facilmente verificabili dalle situazioni contabili infrannuali.

- c. La società, come noto, adotta il codice dei contratti pubblici in tema di appalti di servizi, lavori e forniture e ha redatto un apposito *Regolamento per la disciplina dei contratti* nonché per *l'assunzione del personale* che è stato recentemente aggiornato e rivisto. Attraverso le informazioni contenute nella sezione del sito internet istituzionale "*società trasparente*" applica quindi le regole di trasparenza previste dal D. Lgs. n. 33/2013 e anticorruzione L. n. 190/2012 ("Legge Anticorruzione") e in osservanza degli aggiornamenti e integrazioni previste nella Delibera "Linee Guida" n. 1134/2017 dell'ANAC. Pur non avendo rapporti diretti con l'utilizzatore finale del servizio, la società provvede comunque a ricerche sulla

“Customer Satisfaction” in modo da organizzare il servizio in maniera sempre più efficiente.

Per l’esercizio 2019, la società ha provveduto altresì a dare attuazione alla normativa in materia di anticorruzione e trasparenza delle società pubbliche in osservanza delle “Linee Guida” n. 1134/2017 dell’ANAC, come peraltro attestato dal Collegio sindacale nella veste di OIV (Organismo interno di valutazione) il 29/03/2019 ai fini della verifica degli obiettivi connessi alla trasparenza, oltre che a quelli inerenti in generale alla prevenzione della corruzione.

Con Determinazione n. 7 del 28/03/2019 è stato peraltro approvato il Piano triennale 2019-2021 della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

In tema di privacy, il Responsabile della protezione dei dati (DPO), Avv. Gianluigi Fioriglio, ha tenuto diversi audit e corsi di formazione ai dipendenti della società ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 in materia di protezione di dati personali delle persone fisiche. Non si segnalano a tale proposito criticità particolari.

- d. La società già nell’oggetto sociale non persegue finalità di lucro, ma mette a disposizione le proprie risorse per il miglioramento del trasporto pubblico locale. I bilanci sono sostanzialmente in pareggio e non sono mai stati distribuiti dividendi. Sia le indagini di “Customer Satisfaction” che diverse iniziative a sostegno della mobilità sostenibile sono finalizzate a raggiungere obiettivi di benessere per la cittadinanza e ad aumentare l’attenzione a problematiche ambientali. Le iniziative vengono concordate con il Comitato Permanente sulla Mobilità, istituito ai sensi dell’art. 8 della *Convenzione ex art. 30 del D. Lgs n. 267/2000*, al fine di assicurare un costante ed efficiente coordinamento delle politiche sulla mobilità degli Enti Locali e l’esercizio unitario delle relative funzioni amministrative, e mirate su obiettivi condivisi. Ciò premesso, si ritiene pertanto che allo stato attuale non sia necessario redigere programmi di responsabilità sociale d’impresa.

Modena lì, 15/05/2020

L’Amministratore Unico
Andrea Burzacchini





Relazione di valutazione del rischio di crisi aziendale ex art. 6 D.Lgs 175/2016

Relazione di valutazione del rischio aziendale ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 175/2016 e s.m.e.i. "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica" – (TUSP)

1

Finalità

La presente relazione ottempera alle incombenze previste dall'art 6, cc. 2, 3, 4 e 5 del D. Lgs. 175/2016 e s.m.e.i.

In particolare, l'art. 6 del D. Lgs. 175/2016 prescrive, ai commi 2, 3, 4 e 5:

2. Le società a controllo pubblico predispongono specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne informano l'assemblea nell'ambito della relazione di cui al comma 4.

3. Fatte salve le funzioni degli organi di controllo previsti a norma di legge e di statuto, le società a controllo pubblico valutano l'opportunità di integrare, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell'attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:

a) regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;

b) un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza rispetto alla dimensione e alla complessità dell'impresa sociale, che collabora con l'organo di controllo statutario, riscontrando tempestivamente le richieste da questo provenienti, e trasmette periodicamente all'organo di controllo statutario relazioni sulla regolarità e l'efficienza della gestione;

c) codici di condotta propri, o adesione a codici di condotta collettivi aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;

d) programmi di responsabilità sociale d'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione europea.

4. Gli strumenti eventualmente adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio d'esercizio.

5. Qualora le società a controllo pubblico non integrino gli strumenti di governo societario con quelli di cui al comma 3, danno conto delle ragioni all'interno della relazione di cui al comma 4.



La Società

Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A. (di seguito anche aMo o la Società), è una società per azioni, il cui capitale sociale è sottoscritto interamente da Enti Pubblici, in particolare dalla Provincia Modena e da tutti i Comuni di Modena.

Statutariamente:

1. La Società assume le funzioni di Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale di cui alla citata L.R. n. 30/98 e successive modifiche ed integrazioni. La Società promuove l'utilizzo del trasporto pubblico locale al fine di migliorare la mobilità, coniugando le esigenze dei cittadini con il rispetto dell'ambiente.

2. La Società, anche in conformità a quanto previsto all'articolo 19, comma 3[^] della L. R. n.° 30/98 e s.m.e.i., ha per oggetto:

a. la programmazione operativa e la progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino provinciale;

b. la progettazione e l'organizzazione della mobilità complessiva e di servizi complementari quali, a mero titolo esemplificativo, i parcheggi e la sosta, i sistemi di controllo del traffico e di preferenziamento semaforico, i servizi di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, l'accesso ai centri urbani e i relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo, le reti telematiche di centralizzazione e controllo dei servizi;

c. la progettazione e l'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico e trasporto disabili;

d. lo svolgimento di studi, ricerche, consulenze ed assistenza tecnica, amministrativa contabile e finanziaria agli Enti locali soci e ad altri soggetti operanti nel settore della mobilità;

e. la progettazione, d'intesa con gli Enti locali territorialmente competenti ed in coordinamento con le proposte regionali, di sistemi di trasporto di qualsiasi natura e dei relativi investimenti nel territorio provinciale, tenendo conto degli assetti territoriali, urbanistici e dello sviluppo degli insediamenti abitativi, produttivi e sociali, inclusa l'attività di spedizioniere, strettamente ed esclusivamente finalizzata ai servizi di ultimo miglio nel settore della distribuzione delle merci in ambito urbano e collocata in un più ampio progetto di attivazione di servizi di logistica improntati al criterio dell'intermodalità negli spostamenti delle merci, onde conseguire un minore impatto ambientale e minore pressione sulla rete della viabilità locale;

f. la progettazione, costruzione e gestione di infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale ed alla mobilità quali, a mero titolo esemplificativo, reti, depositi, autostazioni, impianti, fermate;

g. la promozione delle attività necessarie ad assicurare un processo di costante miglioramento del servizio di trasporto pubblico e della mobilità;

h. la progettazione e gestione della zonizzazione del territorio ai fini tariffari, del conseguente sistema tariffario e dell'eventuale attività di riparto (clearing);

i. l'attuazione della politica tariffaria, in conformità delle determinazioni dei competenti Enti;

j. la gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi ed il perfezionamento di ogni atto connesso e conseguente;



Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.

Strada Sant'Anna, 210 - 41122 Modena - Tel. 059.9692001 - Fax. 059.9692002

Sito: www.amo.mo.it - Mail: infotpl@agenziatpl.mo.it - PEC: amo.mo@legalmail.it

C.F./P.I. 02727930360 - Iscrizione registro imprese di Modena N. 02727930360 - Capitale sociale interamente versato € 5.312.848,00

k. la definizione ed il perfezionamento dei Contratti di servizio, nonché il controllo del rispetto delle obbligazioni in esso contenute;

l. la sottoscrizione degli Accordi di Programma di cui alla L.R. n. 30/98 e successive modifiche ed integrazioni;

m. la gestione delle risorse pubbliche (statali, regionali e locali) destinate all'esercizio del trasporto pubblico locale ed alla mobilità, nonché alla realizzazione di investimenti in infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale ed alla mobilità; la progettazione e la gestione di interventi di mobility management d'area a supporto degli Enti soci e rivolti ai lavoratori, alle imprese e agli enti del territorio provinciale; la collaborazione alla redazione di piani, di studi e di progetti di fattibilità nel settore della mobilità sostenibile, del traffico e delle infrastrutture del trasporto pubblico in generale;

n. la gestione delle risorse pubbliche (statali, regionali e locali) destinate alla gestione ed allo sviluppo del patrimonio immobiliare e infrastrutturale di proprietà, funzionale al servizio di trasporto pubblico locale ed alla mobilità, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo;

o. lo svolgimento delle funzioni relative alla sicurezza e alla regolarità dei servizi effettuati con autobus, idoneità dei percorsi e ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare;

p. l'autorizzazione all'immissione e distrazione dei mezzi nell'ambito dei servizi di TPL, sulla base di idonea documentazione, la certificazione dei fuori linea;

q. ogni altra funzione assegnata dagli Enti locali soci, con esclusione della gestione dei servizi autofilotranviari.

3. La Società potrà porre in essere ed esercitare qualsiasi attività connessa, ausiliaria, strumentale, accessoria e complementare rispetto alle attività di cui sopra.

La società ha pertanto come oggetto una attività che non comporta rischi per la concorrenza, operando come Agenzia regolatrice e controllore del Contratto di servizio con il Gestore, né ha attività che comportino l'uso di strumenti di proprietà industriale, quali marchi, brevetti ecc.

L'intensa attività svolta dagli uffici interni sul controllo dell'esecuzione del Contratto di servizio permette una gestione oculata delle risorse trasferite al gestore, che caratterizzano quasi interamente il bilancio della società. Le altre attività sono minoritarie (principalmente gestione del patrimonio immobiliare) e sono comunque gestite dai responsabili del settore che autorizzano ogni singolo intervento sulla base del piano degli investimenti o di quanto previsto per la gestione ordinaria.

aMo, sebbene controllata interamente da soggetti pubblici, rimane un soggetto di diritto privato nella forma della società per azioni.

La Società è attualmente gestita da un Amministratore Unico, soggetta a revisione legale da parte società di revisione e soggetta al controllo del Collegio Sindacale.

Predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale (artt. 6, cc. 2 e 4 del D. Lgs. n. 175/2016)

In relazione alla struttura societaria si ritiene di prevedere l'individuazione di una 'soglia di allarme' qualora si verifichi almeno una delle seguenti condizioni:



Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.

Strada Sant'Anna, 210 - 41122 Modena - Tel. 059.9692001 - Fax. 059.9692002

Sito: www.amo.mo.it - Mail: infotpl@agenziaTPL.mo.it - PEC: amo.mo@legalmail.it

C.F./P.I. 02727930360 - Iscrizione registro imprese di Modena N. 02727930360 - Capitale sociale interamente versato € 5.312.848,00

1. la gestione operativa della società sia negativa per tre esercizi consecutivi (differenza tra valore e costi della produzione: A meno B, ex articolo 2525 c.c.);
2. le perdite di esercizio cumulate negli ultimi tre esercizi, al netto degli eventuali utili di esercizio del medesimo periodo, abbiano eroso il patrimonio netto in una misura superiore al 10%;
3. la relazione redatta dalla società di revisione, o quella del collegio sindacale rappresentino dubbi di continuità aziendale;
4. l'indice di struttura finanziaria, dato dal rapporto tra patrimonio più debiti a medio e lungo termine e attivo immobilizzato (al netto dei risconti su contributi agli investimenti), sia inferiore a 1 in una misura superiore del 20%;
5. il peso degli oneri finanziari, misurato come oneri finanziari su fatturato, è superiore al 5%;
6. l'indice di disponibilità finanziaria, dato dal rapporto tra patrimonio netto più passivo consolidato e attivo fisso, è inferiore ad 1;

Dato il tipo di attività e l'assenza di oneri finanziari non sono significativi e tempi medi di incasso e pagamento. Nel bilancio 2019 gli oneri finanziari riportati afferiscono alle minusvalenze da gestione titoli, compensate ampiamente dalle plusvalenze

Nel merito, l'analisi del bilancio 2019, posto in approvazione all'Assemblea dei Soci, evidenzia le seguenti risultanze:

INDICATORI aMo

	Soglia di allarme	Risultanze			Anomalia
		2019	2018	2017	
1	<i>La gestione operativa della società sia negativa per tre esercizi consecutivi</i>	differenza positiva			No
2	<i>Le perdite di esercizio cumulate negli ultimi tre esercizi, al netto degli eventuali utili di esercizio del medesimo periodo, abbiano eroso il patrimonio netto in una misura superiore al 10%</i>	nessuna perdita			No
3	<i>La relazione redatta dalla società di revisione o quella del collegio sindacale rappresentino dubbi di continuità aziendale</i>	nessuna discontinuità			No
4	<i>L'indice di struttura finanziaria, dato dal rapporto tra patrimonio netto più passivo consolidato e attivo fisso (al netto dei risconti su contributi agli investimenti), sia inferiore a 1 in una misura superiore del 20%</i>	1,5	1,55	1,58	No
5	<i>Il peso degli oneri finanziari, misurato come oneri finanziari su fatturato, è superiore al 5%</i>	0	0	0	No
6	<i>L'indice di disponibilità finanziaria, dato dal rapporto tra attività correnti e passività correnti, è inferiore ad 1</i>	2,1	2,3	2,2	No

Non emergono pertanto elementi di rischio.



Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.

Strada Sant'Anna, 210 - 41122 Modena - Tel. 059.9692001 - Fax. 059.9692002

Sito: www.amo.mo.it - Mail: infotpl@agenziaTPL.mo.it - PEC: amo.mo@legalmail.it

C.F./P.I. 02727930360 - Iscrizione registro imprese di Modena N. 02727930360 - Capitale sociale interamente versato € 5.312.848,00

Modena lì, 15/05/2020

L'Amministratore Unico
Andrea Burzacchini

5



Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.

Strada Sant'Anna, 210 - 41122 Modena - Tel. 059.9692001 - Fax. 059.9692002

Sito: www.amo.mo.it - Mail: infotpl@agenziatpl.mo.it - PEC: amo.mo@legalmail.it

C.F./P.I. 02727930360 - Iscrizione registro imprese di Modena N. 02727930360 - Capitale sociale interamente versato € 5.312.848,00



Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.
Strada Sant'Anna, 210 - 41122 Modena - Tel.: 059 9692001 Fax: 059 9692002
Sito: www.amo.mo.it – Mail: infotpl@amo.mo.it – PEC: amo.mo@legalmail.it
Codice fiscale / Partita iva 02727930360
Iscrizione Registro delle Imprese di Modena n. 02727930360
Capitale sociale interamente versato € 5.312.848,00