

Bilancio al 31/12/2006

Assemblea dei Soci

14 maggio 2007



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

Via Razzaboni, 80 - 41100 Modena - Tel. 059.407240 - Fax. 059.407241 - infotpl@agenziatpl.mo.it

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

Organi e cariche sociali

Consiglio di Amministrazione

Gallerani Nerino	Presidente
Corsini Enrico	Consigliere
Ferrara Gian Piero	Consigliere
Galli Francesco	Consigliere
Goldoni Stefano	Consigliere
Setti Alberto	Consigliere
Vincenzi Giuseppe	Consigliere

Direttore Generale

Levizzani Enrico

Collegio Sindacale

Leonardi Paolo	Presidente
Colombini Lauro	Sindaco effettivo
Costi Maria	Sindaco effettivo

Bilancio al 31/12/2006

Indice Generale

- *Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2006*
- *Bilancio al 31/12/2006:
Stato Patrimoniale e Conto Economico*
- *Nota integrativa al bilancio al 31/12/2006*
- *Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di controllo contabile all'Assemblea dei Soci*



Relazione sulla gestione del bilancio

al 31/12/2006

AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 -41100 MODENA (MO) Capitale sociale Euro 5.312.848,00
i.v.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2006

Signori Azionisti,

l'esercizio chiuso al 31/12/2006 riporta un risultato positivo pari a Euro 38.217.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

Se basiamo il giudizio sulla vostra società dall'evoluzione della situazione finanziaria, questo è sicuramente positivo: il bilancio si chiude con un leggero utile, anche nel 2006 (38.217 euro) e il totale dei ricavi si è incrementato da 22.468.145 euro del 2004 a 23.212.199 euro del 2005 a 24.508.116 euro del 2006, con un incremento del 9,08 %.

Per una società a cui sono state delegate dagli Enti Pubblici Modenesi importanti funzioni nel governo del trasporto pubblico e della mobilità, la valutazione sulla vostra società non può che basarsi principalmente sui risultati conseguiti in termini di quantità dei servizi acquistati dal gestore e del numero dei passeggeri trasportati.

I primi si sono incrementati da 12.528.202. Km*bus del 2004 a 12.691.647 Km*bus del 2005 a 12.666.833 Km*bus del 2006, con un aumento nel triennio di quasi 140.000 Km*bus, pari al 1,1 %. Quelli pianificati in più sarebbero stati quasi 300.000, ma una parte non è stata fatta dal Gestore per sue carenze e per tale ragione non sono stati pagati.

L'incremento dei servizi programmati giustifica totalmente i maggiori contributi assegnati dai soci all'Agenzia, passati da 825.115 € del 2005 a 1.250.232 € del 2006, rispettando così gli impegni di concorso di 0,10 € per km*bus assunto dagli stessi con la Regione nell'Accordo di programma, ora scaduto.

I secondi sono passati da 13.141.791 passeggeri del 2004, a 13.278.226 del 2005, con un incremento del 1,04%, per poi ridursi a 13.022.022 nel 2006, con un calo del 1,9. Il calo dei passeggeri nel 2006, rispetto all'anno precedente, si è verificato soprattutto nel servizio urbano di Modena (-3,6%) e di Sassuolo (-6,9%), mentre l'extraurbano è cresciuto nel triennio del 1,1% e del 3% nella ferrovia e del 15,4% nel servizio urbano di Carpi. Tale andamento è fortemente condizionato da un lato dall'aumento dei disservizi da parte del gestore negli ultimi mesi del 2005 e nei primi del 2006, con il salto di un elevato numero di corse nell'urbano di Modena, che ovviamente non abbiamo pagato e poi multato, ma soprattutto dall'evasione dei titoli di viaggio, che negli ultimi anni è aumentata, soprattutto nei tragitti brevi. Il nostro è l'unico bacino che conta i passeggeri, e non si limita a stimarli come negli altri bacini provinciali, quindi non conteggia chi evade. Da una indagine commissionata da ATCM ad una società specializzata, con personale in borghese sui mezzi che rilevavano chi non obliterava, è emerso una evasione di oltre il 12%, pari a quasi un milione e mezzo di passeggeri. E' questo un livello troppo alto, che oltre a fare danni al bilancio di ATCM contribuisce a logorare il senso civico della nostra comunità.

Da questi pochi dati emerge un giudizio complessivo di un servizio che cresce poco in quantità e non cresce in appetibilità, cioè in capacità di conquistare nuovi utenti. Nonostante gli sforzi fatti per introdurre modifiche ed innovazioni, i risultati ottenuti sono ancora insoddisfacenti.

Per un deciso cambio di passo, per far sì che il contributo del trasporto collettivo nella mobilità cresca, non basta gestire al meglio l'attuale servizio, come credo abbiamo fatto. E' necessario introdurre forti incrementi nella quantità e nella qualità dei servizi e sono necessarie modifiche nella sua organizzazione, come si propone di fare il nuovo Piano di riorganizzazione della rete dei servizi extraurbani ed urbani, che prevede, appunto, un incremento dei servizi, un assetto gerarchico delle linee, l'interscambio tra le diverse forme di mobilità, ecc. e richiede quindi anche un rilevante incremento delle risorse pubbliche per l'acquisto di servizi aggiuntivi e per fare investimenti in nuovi mezzi e nella qualificazione delle stazioni e delle fermate.

Ma tutto ciò, purtroppo, non basta, c'è bisogno soprattutto di interventi di velocizzazione dei servizi, di corsie preferenziali, e di politiche della mobilità privata e della pianificazione dello sviluppo territoriale coerente con l'esigenze del TPL. Ne abbiamo già parlato molte volte, non vogliamo riprenderle, ma è indubbio che quando si prova ad andare in tale direzione, nel senso di riservare sulle sedi stradali uno spazio dedicato al trasporto pubblico, aumentano le resistenze e le difficoltà politiche.

Per una valutazione compiuta sull'attività profusa dall'Agenzia nel corso del 2006 e di quelle in corso, non sono sufficienti nemmeno i dati sui servizi prodotti e sui passeggeri trasportati, ma credo che vada considerato anche quanto la vostra società è stata in grado di fare, delle iniziative portate a termine o intraprese, molte delle quali produrranno risultati tangibili nei prossimi anni. In tal modo è possibile percepire la molteplicità e l'intensità del lavoro fatto dal Consiglio di Amministrazione e soprattutto dalla struttura tecnica e della qualità dei risultati conseguiti.

1. Qualificazione dei servizi.

L'attuale rete del trasporto pubblico è molto complessa, si compone di quasi 100 linee, 4000 fermate e diverse modalità di erogazione dei servizi e necessita quindi di continui interventi di adeguamento per tenere conto delle nuove esigenze proposte dalle Amministrazioni Locali e dagli utenti e anche dell'evoluzione dell'assetto urbano. Già nel 2005 furono introdotte modifiche rilevanti agli orari e ai percorsi di diverse linee, per oltre un milione di Km*bus, furono introdotte nuove linee, come la linea 13 per l'Ospedale di Baggiovara, e furono attivati nuovi servizi Prontobus. Nel corso del 2006 si è proseguito nello sforzo di "manutenzione della rete". Per dare il senso di quanto fatto, richiamo gli interventi principali.

- a. Miglioramenti ai servizi scolastici. Innanzitutto si è operato per rafforzare l'intesa con i Presidi degli istituti scolastici, per coordinare il calendario scolastico, alla mercé di una malintesa autonomia scolastica che sconfinava nell'anarchia, concordando le date di inizio e fine dei servizi scolastici, compreso i giorni di vacanza, per contenere il numero dei giorni di servizio nei limiti previsti, in quanto ogni giorno in più ci costa oltre 70.000 euro, evitando così sprechi rilevanti. Sono poi stati realizzati importanti adeguamenti:
 - i. modificato il servizio scolastico da Nonantola, con corse dirette al plesso scolastico Leonardo di Modena, concertato con l'Agenzia di Ferrara e l'Azienda di trasporti che gestisce tale linea, che ha significativamente ridotto il tempo di viaggio per gli studenti,
 - ii. riorganizzato i servizi nell'area di Frassinoro, Montefiorino e Pievepelago con istituzione di nuovi collegamenti scolastico per Castelnuovo di Garfagnana e per Palagano,
 - iii. istituzione di una corsa Ponte Samone - Pavullo per agevolare il rientro degli studenti dell'Istituto Agrario di Monteombraro,

- iv. istituzione di una corsa diretta Modena Pavullo, via Nuova Estense, per agevolare il rientro degli studenti,
 - v. riorganizzazione, con l'aggiunta di alcune corse bis, degli orari delle corse scolastiche delle linee Mirandola – Modena , Finale – Modena e Mirandola – Finale al fine di garantire l'arrivo in orario degli studenti ai poli scolastici di Modena e Finale Emilia,
 - vi. revisione dei collegamenti per il polo scolastico di Mirandola, sia delle corse provenienti da Concordia che di quelle dirette a S. Felice – Finale,
 - vii. riorganizzazione dei collegamenti da Montese-Zocca-Fanano-Spilamberto-Vignola e da Maranello-Castelvetro e Castelnuovo diretti al Polo scolastico di Modena, con un nuovo instradamento via complanare, per accorciare il tempo di viaggio.
- b. Potenziamento dei servizi Prontobus. Grande attenzione è stata dedicata a questo innovativo servizio, che sta incontrando crescenti consensi (i passeggeri trasportati sono passati da 20.127 del 2004 a 48.805 del 2006) e richieste di nuove istituzioni. Quelle più rilevanti sono state le seguenti:
- i. istituzione di nuovi servizi Prontobus a Castelfranco, con proiezione a S. Cesario e Nonantola, che sta ottenendo significativi risultati, e a Fiorano, dove invece l'andamento è del tutto insoddisfacente e per il quale si è deciso, d'accordo con l'Amministrazione comunale, di modificarlo ed estenderlo anche ad una frazione di Maranello,
 - ii. estensione del servizio Prontobus a Carpi sull'intero arco della settimana, includendo anche la frazione di Panzano di Campogalliano,
 - iii. estensione del servizio Prontobus di Pavullo nella zona di Verica Bassa, all'aeroporto, al nuovo Centro Commerciale e in altre zone frazionali,
 - iv. riorganizzazione del Prontobus a Modena , quadrante Sud, con la sua estensione in nuove aree e una migliore integrazione con i servizi di linea Castelnuovo-Portile-Paganine-Modena.
- La realtà del Prontobus, presente ormai in ben otto aree del territorio Provinciale, è andata ben oltre la pura sperimentazione di una nuova modalità di erogazione del servizio, ma ha assunto una consistenza che merita una riflessione a tutto campo, a partire dalla verifica della sua efficacia e sostenibilità economica. Pur esprimendo un giudizio largamente positivo, il Consiglio di Amministrazione ritiene che sia venuto il momento di fissare dei parametri tecnici per governare le continue richieste di nuove istituzioni, per decidere quando e dove istituirne dei nuovi o quando modificare quelli esistenti, da farsi in un apposito incontro con le amministrazioni comunali interessate, confrontandoci con i risultati e le buone prassi di altre esperienze, in cui discutere anche della applicazione di una tariffa uniforme nelle diverse aree e della messa a punto di una nuova iniziativa di promozione del servizio rivolta alla possibile utenza.
- c. Manutenzione del contratto di servizio con ATCM. Sulla base delle richieste pervenute dalle Amministrazioni Comunali e dagli utenti, sono state introdotte ulteriori modifiche ai servizi non scolastici, di cui si elencano le più rilevanti:
- i. riprogrammazione e potenziamento della linea Vignola – Maranello – Sassuolo con estensione del percorso al nuovo Ospedale, la linea nel tratto Maranello – Sassuolo garantisce quasi continuamente una corsa ogni 30';
 - ii. risistemazione di alcuni orari della linea Pavullo – Modena per garantire a Maranello la coincidenza da e per Sassuolo, causa l'allungamento dei tempi di percorrenza;

- iii. riprogrammazione della linea Correggio - Campogalliano – Modena in seguito all’entrata in funzione della nuova variante della SP13, con istituzione di due nuove fermate a Campogalliano Dogana e Campogalliano Zona industriale;
 - iv. riprogrammazione degli orari scolastici della linea Frassinoro-Montefiorino-Sassuolo per velocizzare il tempo di viaggio;
 - v. istituzione di nuovo collegamento Carpi-Campogalliano-Modena;
 - vi. istituzione di ulteriori due collegamenti festivi da S. Vito – Modena;
 - vii. riorganizzazione degli orari della linea 19 sulla tratta Castelfranco – Bazzano – Vignola in seguito a chiusura dell’autostazione di Bazzano;
 - viii. modifica del percorso del servizio urbano di Pavullo con istituzione della nuova fermata nel nuovo centro commerciale;
 - ix. estensione del servizio taxi – notturno di Modena, con inserimento di una nuova piazzola di carico, all’Ospedale di Baggiovara;
 - x. Ripristino collegamento Fiumalbo – Pieve – Riolunato – Lama – Pavullo nei giorni di vacanza scolastica, in risposta ad una richiesta di utenti lavoratori diretti a Pavullo;
 - xi. Ripristino in due giorni settimanali del collegamento Pavullo-Sestola nei giorni di vacanza scolastica, in risposta ad una richiesta del Comune di Sestola.
- d. Potenziamento dell’attività di controllo sui servizi acquistati da ATCM. Oltre ai controlli sulla rendicontazione predisposta dal Gestore, per verificare i salti corse o le corse in ritardo, l’assunzione di una specifica figura di controllore (con il ruolo di agente accertatore), ha messo l’Agenzia in condizione di controllare direttamente anche altri aspetti del servizio, come ad esempio lo stato delle stazioni, sulla presenza degli orari alle fermate o per verificare situazioni di sovraffollamento, e di controllare direttamente anche le lamentele di disservizi proposte dagli utenti, per intervenire prontamente e porvi rimedio. I controlli hanno prodotto, in base alle disposizioni del Contratto di servizio, anche specifiche sanzioni a carico del Gestore. La qualità dei servizi è sicuramente migliorata nella seconda metà del 2006, invertendo il negativo andamento del 2005 e dei primi mesi del 2006, in cui furono accertati un numero notevole di corse saltate e l’inadeguato uso dei filobus nel servizio urbano della Città. Non siamo ancora in grado di quantificare esattamente l’importo delle sanzioni per il 2006, ma si prevede una netta inversione di tendenza rispetto al 2005 in cui la loro entità economica raggiunse gli 800.000 euro. Le sanzioni non sono una cattiveria, ma lo strumento, previsto peraltro in tutti i contratti di servizio, per indurre il gestore a perseguire la qualità e la regolarità dei servizi e lo sollecitano, per quanto gli compete, ad individuare gli opportuni interventi di miglioramento. Il Consiglio di Amministrazione, sentito anche il Comitato Permanente della Mobilità, insediato presso l’Amministrazione Provinciale, ha deciso di destinare l’importo delle sanzioni alla qualificazione del TPL, in particolare per riqualificare le fermate, per realizzare iniziative di promozione del trasporto pubblico, soprattutto là dove si procederà ad attivare o riorganizzare i servizi, per realizzare iniziative, già in corso, per sensibilizzare gli utenti al regolare pagamento dei titoli di viaggio, ed anche per premiare economicamente il Gestore se sarà in grado di superare gli standard di qualità minimi previsti nel Contratto di Servizio.

2. **Gli investimenti realizzati ed in corso.**

La scelta, compiuta al momento della sua costituzione, di affidare alla Agenzia la gestione delle infrastrutture essenziali del TPL (filovia, depositi, fermate e stazioni, che vengono messe a disposizione del gestore a cui è stato affidato il servizio), oltre ad essere coerente con la scelta della liberalizzazione del TPL e con un modello di Agenzia riconosciuto ottimale dalla stessa Regione, impone di attuare i necessari investimenti di qualificazione del nostro patrimonio. Per razionalizzare

e pianificare tali investimenti, l'Agenzia ha recentemente predisposto un catasto aggiornato dello stato del patrimonio e definito un Piano quadriennale di manutenzione straordinaria, che vorremmo attuare nei prossimi anni, finanziandolo anche con le possibili dismissioni di patrimonio non più utile. Gli interventi più rilevanti realizzati o in corso sono i seguenti:

- a. Completamento di diversi interventi di adeguamento della rete filoviaria nella Città per migliorarne la funzionalità;
- b. Realizzazione dei lavori, ormai prossimi alla conclusione, per il prolungamento linea 7 dall'attuale capolinea Policlinico alla Facoltà di Ingegneria, con la realizzazione di un polo intermodale in cui integrare altre 2 linee urbane e la 19 extraurbana, con relativo parcheggio di interscambio per le auto, che entrerà in funzione entro dicembre.
- c. Rifacimento delle fermate extraurbane ed avvio dell'installazione di 80 fermate a messaggio variabile, che vedremo entro l'anno;
- d. Miglioramento delle dotazioni informative alle fermate e nelle autostazioni con l'installazione di nuove bacheche e portarari;
- e. Completa riorganizzazione dell'autostazione di Mirandola e ristrutturazione di alcune piccole autostazioni per migliorarne il confort e la fruizione, come quella progettata assieme al comune di Pievepelago o al comune di S. Possidonio, in cui si è cercato di collocare appropriate attività commerciali, anche attraverso operazioni di valorizzazione immobiliare, in modo da favorire un maggior decoro e sicurezza alle sale di attesa;
- f. Miglioramento dello stato di alcuni depositi, ad esempio si è proceduto al rifacimento del sistema di lavaggio dei bus a Modena e a Carpi, alla riasfaltatura dei piazzali delle stazioni di Mirandola e Vignola e si sta procedendo al rifacimento della copertura dei depositi di Finale e S. Possidonio, ora in eternit, con la previsione di installare anche dei pannelli solari per la produzione di energia elettrica, fa farsi entro il 2007;

Gran parte della progettazione e della direzione lavori delle opere richiamate, sono state fatte internamente, con un notevole risparmio economico per l'Agenzia.

3. La riprogettazione del trasporto pubblico nel nostro bacino.

In questi tre anni non ci siamo limitati a gestire al meglio l'esistente. Abbiamo profuso un grande sforzo per progettare il futuro del TPL, ad iniziare dall'aggiornamento della pianificazione degli attuali servizi, immutati da molti anni, nonostante lo sviluppo urbanistico abbia cambiato profondamente molte realtà urbane e quindi anche i bisogni di mobilità della popolazione.

Non vi è dubbio che il bisogno di trasporto pubblico dei cittadini è in questi ultimi anni potenzialmente accresciuto, ma non si è ancora manifestato con un incremento dei passeggeri perché non è ancora sufficientemente appetibile e concorrenziale rispetto al trasporto privato, almeno per quanto riguarda il tempo di spostamento, mentre lo è già per quanto riguarda il costo.

Questo obiettivo strategico, reso impellente anche dallo stato della qualità dell'aria delle nostre città, è stato perseguito con l'elaborazione del Nuovo piano del trasporto pubblico extraurbano, sottoposto alla approvazione dell'Assemblea dei soci. Come abbiamo già avuto modo di specificare, non è un Piano esecutivo, che si attua in un solo colpo, ma si procederà gradualmente, zona per zona, nel corso dei prossimi tre anni, anche perché diverse modifiche previste richiedono nuove risorse finanziarie. Si procederà attraverso appositi "Accordi di Programma" da concordare con le Amministrazioni di volta in volta interessate, che definiranno lo schema della rete delle linee, il loro numero, gli investimenti necessari sia per i servizi che per i mezzi aggiuntivi ed anche per l'adeguamento delle infrastrutture di fermata e della viabilità interessata, la tempistica di attuazione e i reciproci impegni dell'Agenzia e delle Amministrazioni comunali firmatarie.

Il Piano individua una nuova rete dei servizi bus, li integra con i servizi ferroviari e con le altre forme di mobilità, prospetta scenari alternativi di rete, ridisegna la rete extraurbana ma anche riprogetta i servizi urbani di Carpi, di Sassuolo e di Modena e lo prospetta per Vignola.

Il Piano non vuole essere un libro dei sogni, ma un quadro di riferimento per governare il cambiamento dei servizi e per gestire razionalmente anche le continue richieste dei soci. Già dai prossimi mesi inizieremo ad attuarne alcune parti. Abbiamo già predisposto dei progetti esecutivi, d'intesa con le Amministrazioni Comunali interessate, per la revisione dei servizi urbani di Carpi, di Sassuolo e di parte della rete di Modena e di alcune linee extraurbane, come la linea tra Castelfranco e Modena e quella tra Maranello, Fiorano e Sassuolo, che vorremmo far partire entro il 2007.

Sia a Carpi che a Sassuolo si andrà ad un incremento dei servizi di circa 100.000 Km*bus, ma mentre a Carpi si tratta dell'inserimento di una quarta linea, con il parziale ridisegno delle altre, senza modifica del modello di rete, che riteniamo valido (come testimonia il consistente incremento dei passeggeri), a Sassuolo invece procederemo con un nuovo modello di rete, simile a quello di Carpi, con due linee, con cadenza a 30' e con rande-vous al nuovo punto di interscambio adiacente alla stazione ferroviaria, che garantirà un deciso miglioramento della qualità rispetto all'attuale servizio basato su due linee circolari a 60'. Tale progetto è stato integrato con una revisione della linea extraurbana Maranello-Fiorano-Sassuolo, per farne una linea di forza sub urbana, cadenzata a 30' ed integrata con i servizi ferroviari e con il nuovo Polo Ospedaliero a Sassuolo.

Nella città di Modena abbiamo provveduto a riprogettare diverse linee, senza modificare la logica del modello di rete, la cui messa in esecuzione procederà per tappe. La prima entro giugno per rimuovere carenze e disservizi su alcune linee, regolarizzando i tempi di percorrenza (la 1, la 4 e la 10) con la previsione di rendere completamente preferenziale ai mezzi pubblici l'accesso in FS da via Galvani. La seconda entro dicembre con il prolungamento della linea 7, anche nella fascia serale, e il contemporaneo ridisegno della intera rete urbana filoviaria, automobilistica e di Prontobus con l'obiettivo di semplificare i percorsi, la realizzazione di alcuni importanti progetti di corsie preferenziali dentro la città, e la revisione della linea 19, che interessa anche l'area di Castelfranco. In questo caso ci proponiamo di ridurre la frequenza degli attuali servizi, per cogliere tutte le opportunità dovute al potenziamento dei servizi ferroviari sulla stazione di Castelfranco, attivati alla fine del 2005, utile anche per recuperare Km*bus per il ridisegno della rete urbana e per realizzare un nuovo collegamento bus tra Castelfranco e Nonantola e S. Cesario, Spilamberto, in modo da favorire l'accesso degli utenti di tali comuni ai servizi ferroviari alla stazione di Castelfranco.

Tali potenziamenti richiederanno un aumento delle risorse per acquistare nuovi servizi da ATCM, per circa 110.000 € all'anno per Carpi ed 170.000 euro per Sassuolo, mentre i previsti incrementi su alcune linee a Modena verranno compensati con la razionalizzazione degli attuali servizi od anche attraverso una rimodulazione delle attuali frequenze.

Relativamente alle altre realtà zonali, il Piano fornisce indicazioni puntuali per procedere alla revisione degli attuali servizi, compresa la proposta per un servizio urbano a Vignola e la riorganizzazione e cadenzamento dei servizi extraurbani tra i principali centri urbani e la Città di Modena, per i quali si procederà ad attivarli nell'arco dei prossimi due anni.

La realizzazione di tali progetti sarà possibile solo se avremo risorse aggiuntive per acquistare nuovi servizi, soprattutto nell'extraurbano, oggi molto carente e, per di più, dovremo far fronte ai costi aggiuntivi del necessario potenziamento dei servizi scolastici dovuto all'aumento del numero degli studenti previsto nei prossimi anni, questione essenziale su cui ritorneremo successivamente parlando della nuova programmazione triennale sul trasporto pubblico della Regione ed in particolare del nuovo accordo di programma 2007/09.

4. Miglioramento dell'efficacia e dell'appetibilità del trasporto pubblico.

Per migliorare l'appetibilità dei servizi, condizione fondamentale per incrementare l'uso, oltre al ridisegno della rete, per avvicinare il servizio all'utenza, ed all'incremento della frequenza, come previsto dai progetti precedentemente richiamati, è necessario agire anche su altri tre fattori fondamentali: la velocità commerciale, la qualità delle fermate e degli interscambi e l'informazione

in tempo reale all'utenza. Mi soffermo solo sul primo fattore, giacché gli altri due saranno richiamati nel proseguo della relazione.

Molte ipotesi di revisione delle linee sono state accompagnate da proposte, rivolte alle Amministrazioni Comunali interessate, per l'adozione di accorgimenti per velocizzare i servizi, per assegnare una effettiva priorità al trasporto pubblico nel traffico. Lo abbiamo fatto con realismo, senza fondamentalismi inconcludenti. Non abbiamo proposto infatti corsie dedicate dappertutto, ma solamente in piccoli tratti, il preferenziamento alle intersezioni congestionate, la rimozione di punti critici che rallentano la velocità commerciale ed impediscono la regolarità dei servizi e dei tempi di viaggio non troppo dissimile da quelli della mobilità privata. Rientra in tale contesto, ad esempio, la elaborazione di una proposta tecnica di velocizzazione dei servizi sulla statale 12, tra Mirandola e Modena, non esistendo le condizioni per realizzare una vera e propria busvia, che ora vorremmo discutere con i Comuni interessati prima di verificare la disponibilità di ANAS.

Tali proposte, che pure hanno trovato ampia attenzione in fase di elaborazione dei progetti, scontano purtroppo, nella fase realizzativa, forti difficoltà politiche, per le preoccupazioni degli amministratori locali sulle possibili reazioni dei cittadini o di determinate categorie.

Siamo consapevoli della delicatezza della questione, ma senza tali interventi, non ha senso spendere altri soldi per incrementare i servizi, per cadenzarli e pianificare un sistema di coincidenze, se tutto ciò viene vanificato dalle condizioni del traffico, sempre più congestionato, che ne impedisce appunto la regolarità e la velocità, minando così la appetibilità del TPL. Se non si comincia ora sarà difficile farlo in futuro, visto che ci avviciniamo a delle scadenze elettorali.

Non sempre è possibile mediare tra esigenze diverse, qualche volta è necessario fare delle scelte di priorità, sapendo che non vi sono molte alternative credibili alla crescente congestione. Non affrontare il problema della efficacia del TPL, nel medio e lungo termine, vuol dire non affrontare nemmeno la criticità del traffico privato. Anche là dove abbiamo fatto investimenti ingenti, ad esempio sulla Modena Sassuolo urbana, nuova strada a 4 corsie, assistiamo già ora che il traffico nelle ore di punta comincia a congestionarsi in ingresso alla città. Il tempo guadagnato dagli automobilisti con tale opera, lo stanno perdendo quando si avvicinano ai due centri urbani di Modena e Sassuolo.

Il rilancio del ruolo del TPL è quindi indispensabile anche nel nostro territorio, per governare la congestione sugli assi di accesso alla Città, ancora prima delle pur importanti tematiche della qualità dell'aria e della riduzione della incidentalità. Cosa succederebbe, per esempio, se gli attuali 700/800 utenti che nell'ora di punta del mattino utilizzano il treno, pur vecchio e con stazioni inadeguate, utilizzassero anch'essi l'automobile? Succederebbe che aumenterebbe notevolmente la congestione sulla Modena Sassuolo Urbana e sulla Giardini, in uscita da Sassuolo ed in entrata a Modena. Lo stesso discorso vale per gli altri assi di penetrazione verso la città: senza l'attuale trasporto pubblico, pur inadeguato, la situazione del traffico sarebbe peggiore, e dovrà inoltre fare i conti con l'aumento previsto nei prossimi anni di oltre il 2% all'anno. Cosa succederà, tra 10 anni, con un 20% in più di traffico sulle nostre principali strade in accesso alla città di Modena?

I progetti per la revisione del TPL sia urbano che extraurbano, sia su gomma che su ferro, che abbiamo predisposto nell'ultimo anno, anche con il vostro concorso, sono a nostro avviso la risposta vera e realistica per affrontare concretamente non solo i problemi dell'inquinamento dell'aria e della riduzione dell'incidentalità, ma per governare al meglio il traffico e la mobilità, che è e sarà sempre più una delle componenti strategiche per la competitività del nostro territorio. Per accrescere la competitività e l'efficacia del TPL, per sottrarre quota di spostamenti fatti con l'auto, occorre come detto un deciso incremento dei servizi e degli investimenti in nuovi mezzi e in moderne stazioni di interscambio. Ma non basta ancora. Occorre ancor più delle politiche urbanistiche adeguate allo sviluppo della mobilità collettiva e di politiche per incrementare la velocità commerciale del TPL e politiche di disincentivazione della mobilità privata nei centri maggiori, quali la tariffazione della sosta, le aree protette e pedonali, ecc.

Aumentare la quantità dei servizi senza queste politiche, il più delle volte non produce un incremento dei passeggeri, mentre è dimostrato che le politiche di disincentivazione della mobilità privata sono in grado di aumentare i passeggeri anche a parità di servizi offerti.

5. La nuova opportunità dello sviluppo ferroviario.

Con l'entrata in funzione dell'AC/AV, prevista nei primi mesi del 2009, tra appena due anni, si libereranno enormi potenzialità (tracce) per accrescere enormemente i servizi ferroviari regionali, anche nel nostro bacino. Stanno per crearsi le condizioni per una vera rivoluzione nell'appetibilità ed efficacia del trasporto ferroviario. Sarà possibile dalla stazione ferroviaria di Modena avere finalmente i servizi tra RE/MO/BO ogni 30', cadenzati su tutta la giornata, con rinforzi nelle ore di punta e sarà possibile realizzare un serio sistema di coincidenze con tutte le linee adduttrici, quella che da Modena va a Verona e a Sassuolo e quella che da Bologna va a Vignola e S. Felice-Mirandola. Tutto ciò sarà possibile solo se vi sarà un deciso incremento delle risorse pubbliche per potenziare i servizi, per acquistare nuovo materiale rotabile, più veloce e comodo, e per qualificare le attuali stazioni e per realizzare anche delle nuove, utili per avvicinare il servizio agli utenti. Un servizio ferroviario di questo tipo può essere molto competitivo, potendo conseguire una velocità commerciale senza paragoni con l'auto privata, anche nelle medie distanze, inferiori a 5/6 km. Più gente sul treno vuol dire poi anche più passeggeri sui bus, per portarli alle stazioni o da queste alle destinazioni finali.

In vista di tale rivoluzione, l'Agenzia ha concluso nel corso del 2006 la elaborazione di una proposta di riorganizzazione dei servizi ferroviari, presentato alla Regione anche in un apposito convegno. Tale elaborazione non l'abbiamo lasciata in un cassetto, ci è servita intanto per partecipare con proposte concrete al gruppo di lavoro regionale, con la presenza anche di RFI e dei diversi gestori ferroviari, incaricati di elaborare due nuovi orari ferroviari, con un incremento dei servizi del 20% e del 50%, in vista dei potenziamenti infrastrutturali che entreranno in esercizio tra due anni. Appena il gruppo di lavoro avrà prodotto le sue proposte, non mancheremo di sottoporle alla vostra attenzione, sia per verificare la loro adeguatezza, in modo che gli enti soci possano intervenire sulle scelte che dovrà assumere la Regione, e per migliorare ad esempio l'accessibilità delle stazioni ferroviarie interessate dai potenziamenti dei servizi o per riordinare i servizi bus sulle direttrici interessate dai potenziamenti ferroviari.

La partecipazione al tavolo regionale sui servizi ferroviari, in cui è presente anche al Comitato Unitario Utenti, ci ha consentito di avanzare esigenze e proposte e di ottenere anche dei primi risultati concreti, come le nuove corse sulla linea PR/MO/BO e soprattutto il raddoppio del numero dei treni che fermano alla stazione di Castelfranco, che crea una efficace alternativa per gli abitanti di Castelfranco per accedere a Modena in 8 minuti, rispetto ai 50/60' degli autobus o delle auto e una decina per accedere al capoluogo regionale.

Abbiamo anche concluso lo studio sullo stato delle stazioni ferroviarie nel nostro bacino, sono tante ma generalmente inadeguate, che ci ha fornito delle linee guida per predisporre dei progetti di qualificazione, necessari per migliorare i servizi offerti e l'integrazione con il tessuto urbano, per farne dei veri poli di interscambio con la mobilità privata (parcheggi, piste ciclabili di connessione con le aree urbane, ecc.). Nei prossimi mesi solleciteremo i Comuni interessati a predisporre tali progetti, se ancora non l'hanno fatto, da sottoporre alla attenzione della Regione e degli enti proprietari (RFI per quelle a carattere nazionale e la futura FER infrastrutture per quelle regionali) e per richiedere che siano programmati i necessari investimenti, anche rendendoci disponibili, dove possibile, ad autofinanziarne una parte con operazioni di valorizzazione delle aree limitrofe alle stazioni, a dimostrazione della volontà degli enti locali di fare la loro parte.

In ossequio alla priorità che il nostro Piano di riqualificazione del Trasporto Pubblico Extraurbano assegna ai servizi ferroviari sui corridoi provvisti di ferrovia, abbiamo predisposto negli ultimi mesi un progetto di ridisegno anche dei servizi automobilistici tra Castelfranco e

Modena e ipotesi di servizio bus per favorire l'accessibilità alla stazione di Castelfranco per gli utenti provenienti da Nonantola e S. Cesario. Il progetto prevede, come già accennato, anche una riduzione della frequenza dei servizi bus della linea 19 tra Modena e Castelfranco, in un'ottica di razionalizzazione dell'uso delle risorse pubbliche, e la realizzazione di due nuovi poli intermodali per i bus, uno nei pressi della stazione ferroviaria di Castelfranco e l'altro presso la Facoltà di Ingegneria a Modena, dove la linea bus 19 avrà il suo capolinea e scambierà con la Linea 7 potenziata. Progetto sul quale i Comuni interessati, con l'apporto dell'Agenzia, hanno, tra l'altro, richiesto un finanziamento su un apposito bando del ministero dell'Ambiente per la mobilità sostenibile.

Le nuove potenzialità per lo sviluppo dei servizi ferroviari e la previsione dell'entrata in esercizio delle nuove stazioni di Villanova e di Cittanova Fiera, la possibile riattivazione di alcune vecchie stazioni e anche la realizzazione di alcune nuove stazioni in aree urbane limitrofe alla ferrovia, ci consentono di pensare anche nel nostro bacino ad un vero servizio ferroviario sub urbano, di grande efficacia e potenzialità.

Questa nuova centralità della ferrovia ci impone di riflettere anche sul ruolo della tratta ferrovia Modena Sassuolo. Così com'è oggi, non è nelle condizioni di assolvere una funzione rilevante per il trasporto pubblico locale, nonostante attraversi un territorio molto urbanizzato e con oltre 250.000 abitanti e nonostante gli ingenti investimenti fatti. Fornisce oggi un servizio lento (impiega 32' per fare neanche 20 Km), con un orario giornaliero non cadenzato e pieno di buchi, con materiale rotabile vecchio e stazioni in gran parte inadeguate e spesso isolate e senza parcheggio di interscambio. Nonostante tali carenze, il prolungamento dei servizi fino alla stazione FS ha determinato ugualmente un raddoppio del numero dei passeggeri, a dimostrazione delle enormi potenzialità dell'infrastruttura se ammodernata profondamente. E' venuto quindi il momento di avviare una riflessione seria sul ruolo e la funzione di questa ferrovia, in una ottica di lungo periodo. Per fornire elementi di valutazione tecnica a tale riflessione, su richiesta degli Comuni interessati e della Provincia e sulla base di una prima suggestione elaborata da ATCM (che gestisce in concessione dalla Regione sia il servizio che l'infrastruttura) e d'intesa anche con la Regione, abbiamo recentemente avviato la elaborazione di un progetto di prefattibilità di rifunzionalizzazione della ferrovia Modena Sassuolo, con l'obiettivo di farne una infrastruttura capace di esercire un servizio suburbano ad alta frequenza (15'), adatto ad un territorio molto urbanizzato, che sia integrato con il progetto di metrotramvia predisposto dal Comune di Modena e che valuti anche l'utilizzo del corridoio della linea storica a Ovest di Modena, che verrà dismessa tra un paio di anni, e l'eventuale estensione verso Maranello, per fare lì un polo di interscambio con i bus che provengano dalla Montagna, opportuno per accorciare i tempi di accesso verso la Città ed anche per realizzare un primo tratto del progetto previsto dal PRIT per riconnettere la ferrovia Bologna/Vignola a quella Sassuolo/Reggio.

Il conseguimento di tali obiettivi, presuppongono una profonda modifica della attuale infrastruttura ferroviaria. Lo studio dovrà avanzare precise proposte e sottoporre ad una valutazione comparativa diverse ipotesi di adeguamento funzionale, compreso la sua trasformazione in una metrotramvia o il ricorso ad ipotesi molto innovative come il tram/treno, con la comparazione dei costi di esercizio e di investimento delle varie soluzioni. Appena in possesso delle prime elaborazioni le sottoporremo alla valutazione dei comuni interessati e della Regione per giungere ad una decisione strategica, utile anche per avere una nostra proposta da portare ai tavoli regionali e nazionali su cui si decidano le scelte di investimento sulle ferrovie nei prossimi anni, sapendo che la successiva concretizzazione richiederà molti soldi, ma sapendo anche che si potrà procedere per stralci, avendo definito e consolidato una chiara scelta strategica.

6. Rapporti con l'utenza.

L'attenzione alle esigenze dell'utenza è stata sicuramente una delle caratteristiche salienti del modo di essere dell'Agenzia, del resto riconosciuto dal crescente numero di utenti che si rivolgono a noi

per chiedere informazioni o per avanzare critiche e denunciare disservizi. A tutti abbiamo risposto nel merito, ricercando un rapporto personalizzato e non burocratico. Abbiamo inoltre fatto tesoro di tali segnalazioni per introdurre modifiche ai servizi, anche minime. E' un metodo impegnativo per noi e soprattutto per il Gestore, perché lo costringe a continue modifiche della pianificazione dei turni e dei mezzi, ma siamo anche consapevoli che solo così è possibile costruire, nel tempo, un servizio migliore e sempre più calibrato sulle effettive esigenze degli utenti.

In questo contesto, si è rilevata molto utile l'indagine di customer realizzata ad inizio 2006 e rifatta all'inizio del 2007, sul grado di soddisfazione percepito dagli utenti, sia occasionali che degli abbonati. Da esse emerge complessivamente un giudizio positivo sulla qualità percepita, in particolare degli abbonati che conoscono meglio il servizio, ma sono emerse anche alcune rilevanti criticità, che già conoscevamo, ma che ci vengono riproposte con forza, in particolare tre: la regolarità, l'evasione del pagamento dei titoli viaggio, la qualità delle fermate. Su tutte e tre abbiamo prontamente adottato delle specifiche iniziative, che produrranno i primi risultati nel corso del 2007.

- Relativamente alla regolarità, là dove di natura strutturale, dipendenti dal traffico congestionato, abbiamo proceduto a rivedere gli orari e i percorsi ed in alcuni casi a richiedere ai comuni interessati interventi di preferenziamento del bus o di rimozione di particolari punti critici, là dove, invece, dipendeva da limiti del Gestore, lo abbiamo sollecitato a realizzare standard adeguati di regolarità, facendo valere quanto previsto dal Contratto di servizio, anche ricorrendo alle sanzioni.
- Relativamente alla qualità delle fermate extraurbane, stiamo procedendo alla sostituzione di tutte le attuali paline, in base di un progetto già finanziato, ricercando il supporto dei comuni per migliorare anche i punti di approdo, come la realizzazione, ad esempio, di adeguati marciapiedi e attraversamenti pedonali. Nei punti di interscambio o con maggiore presenza di utenti, prevediamo di installare nuove pensiline, come fatto sulla via Emilia tra Modena e Castelfranco, anche di nuovo modello, più leggero ed accattivante di quelle attuali, che vorremmo utilizzare in tutta la provincia. Tra breve inizieremo a montare anche i pannelli a messaggio variabile nelle principali fermate e nelle stazioni, in grado di fornire informazioni in tempo reali sugli orari di arrivo dei bus e sugli eventuali ritardi, ma anche altre informazioni di interesse pubblico, resa possibile dall'installazione del sistema di controllo satellitare della flotta dei bus in fase di collaudo. Sarà inoltre necessario rafforzare la gestione unitaria di tutte le fermate, anche di quelle urbane ancora gestite dai Comuni maggiori, per le quali abbiamo proposto di gestirle unitariamente, anche per la necessaria omogeneità di manutenzione e di immagine, sfruttando le risorse che si possono ricavare dalla vendita della pubblicità. Tali risorse potrebbero concorrere anche a finanziare l'installazione di un certo numero di nuove pensiline, là dove necessario. La gestione operativa delle stesse verrebbe delegata al Gestore, al quale abbiamo consegnato, assieme ai Comuni interessati, una specifica proposta di regolamento, sul quale siamo in attesa di risposta.
- Relativamente all'evasione del pagamento dei titoli di viaggio, come sapete, l'onere del controllo è in capo al Gestore. Nonostante ciò e tenuto conto delle continue e giuste lamentele degli utenti e delle loro Associazioni, ci siamo fatti carico dell'attuazione di uno specifico piano di sensibilizzazione sulle modalità di acquisto e di pagamento dei titoli di viaggio, rivolto in particolare a studenti e ad extracomunitari, in coordinamento con il Gestore che a sua volta si è impegnato ad incrementare i controlli, unico vero deterrente. Attualmente i Gestori non hanno interesse ad incrementare i controlli, in quanto il loro costo è superiore ai prevedibili introiti da sanzione. Per rimuovere tale ostacolo abbiamo richiesto alla Regione di accrescere il valore monetario delle sanzioni e di prevedere anche sanzioni raddoppiate per chi evade più volte nell'arco di un anno. Ci auguriamo ovviamente che la Regione accolga in tempi brevi la nostra sollecitazione.

Nel corso del 2006 si è consolidata anche l'attività del Comitato Consultivo degli Utenti, istituito dall'Agenzia in base al dettato della LR n. 30 ed in ragione di un apposito regolamento, organismo dotato di propria autonomia e con funzioni consultive e di proposta all'Agenzia e agli Enti Locali sulla qualità ed adeguatezza dei servizi automobilistici (per quelli ferroviari vi è un apposito Comitato regionale). I nostri rapporti con il Comitato Utenti sono frequenti e positivi, e quando possibile abbiamo tenuto in debito conto le loro proposte ed osservazioni sui nostri progetti, in particolare sul Piano di revisione del TPL. Non ci siamo però limitati a consultarlo, abbiamo cercato di coinvolgerlo in specifiche attività, come ad esempio la sensibilizzazione degli utenti sul pagamento del titolo di viaggio o sulla elaborazione della nuova carta dei servizi, che vogliamo allegare al nuovo contratto di servizio.

E' un organismo nuovo, poco sperimentato in Italia, che evidenzia sicuramente delle potenzialità positive nel sollecitare più attenzione verso i diritti degli utenti, ma evidenzia dall'altro anche delle lacune:

- una certa difficoltà di presenza dei consiglieri, soprattutto della rappresentanza degli studenti, che suggerisce di rivedere le modalità di nomina;
- una tendenza del Comitato a svolgere una funzione di "associazione degli utenti", con un atteggiamento spesso rivendicativo verso l'Agenzia, che non è esattamente quanto previsto dalla legge regionale istitutiva e che può sovrapporsi a quella delle associazioni dei consumatori.

Queste osservazioni lungi dal volere limitare l'iniziativa e l'attività del Comitato utenti, credo che siano utili per avviare una riflessione, da farsi entro il 2007, prima della scadenza del periodo sperimentale previsto dall'attuale regolamento, in modo da poter apportare allo stesso gli adeguamenti che l'esperienza, anche di altri bacini, ci sollecita.

7. Le nuove attività dell'Agenzia.

In coerenza con le indicazioni dell'atto di indirizzo dell'Assemblea dei soci, approvato all'atto di insediamento dell'attuale Consiglio di Amministrazione, ed in coerenza anche con le sollecitazioni della stessa Regione a fare delle Agenzie degli strumenti capaci di intervenire autorevolmente non solo sul TPL ma anche su altri aspetti della mobilità, l'Agenzia si è impegnata, nel limite delle proprie limitate risorse umane, per intraprendere alcune nuove attività. Quelle più rilevanti su cui siamo impegnati in questi ultimi mesi e che ci terranno impegnati anche in futuro, sono le seguenti.

- a. La gestione della concessione degli abbonamenti agevolati a determinate categorie di utenza, in particolare a pensionanti a basso reddito e ad invalidi, che ci ha consentito di proporre anche un nuovo abbonamento per gli anziani che non hanno diritto all'abbonamento di cui sopra, denominato ATCM Card Senior, che prevede un ulteriore sconto del 10%, per i viaggi fatti nelle ore di morbida e che viene già utilizzato da oltre un migliaio di utenti, meritando quindi un ulteriore rilancio;
- b. Entro giugno partirà, su incarico del Comune di Modena, il servizio di distribuzione delle merci nel centro storico di Modena, denominato, City Porto, pensato per razionalizzare l'attuale caotico afflusso di mezzi, spesso molto vecchi e che viaggiano quasi vuoti, con un negativo impatto in termini di inquinamento atmosferico e acustico in una zona molto delicata della città.
- c. Abbiamo iniziato ad occuparci dei servizi scolastici per le scuole dell'obbligo, come ci viene sollecitato da diversi comuni, sempre più in difficoltà a gestire direttamente tale servizio e a farsi carico dei necessari investimenti in mezzi scarsamente utilizzati. Abbiamo avviato, da qualche mese, una sperimentazione molto interessante per integrare l'uso dei mezzi e del relativo personale impegnato nei servizi scolastici con l'attivazione di un servizio di Prontobus nel comune di Serramazzoni. L'esperienza sta andando bene, ma è presto per fare delle valutazioni sul possibile trasferimento dell'esperienza in altre

realtà. E', comunque, nostra intenzione dedicare a questo tema un maggior impegno in futuro, qualora sia possibile investire in una nuova risorse umana dotata di adeguate competenze.

- d. Un'altra area di intervento che vorremmo potenziare è quella delle politiche di Mobility Management. Abbiamo fino ad oggi avuto difficoltà ad attivarci, nonostante il fatto che alcuni Comuni l'avessero richiesto, per le accennate carenze di personale, a cui si è recentemente posto rimedio con una collaborazione a tempo parziale. Nelle settimane scorse abbiamo inviato un primo documento di indirizzi, che vorremmo concretizzare con i Comuni più sensibili e disponibili ad investire risorse specifiche, in quanto quelle a disposizione dell'Agenzia sono per ora vincolate al TPL. Abbiamo intanto collaborato con il Comune di Castelnuovo per un progetto riguardante i dipendenti delle sue aree produttive.
- e. Nei prossimi mesi saremo impegnati anche a gestire alcune funzioni come quelle che la Regione e le Province vogliono delegare all'Agenzia, ad esempio le autorizzazioni per i servizi non di linea, o altre incombenze amministrative simili.
- f. Infine siamo molto impegnati, per la parte che ci compete e per le specifiche competenze dell'Agenzia, in una attività di supporto e di consulenza tecnica alle Amministrazioni Comunali e alla Amministrazione Provinciale con pareri sugli strumenti urbanistici comunali (POC, Piani Particolareggiati) o sul PTC, relativamente alla questioni inerenti al TPL e più in generale alle tematiche della mobilità pubblica e sostenibile.
- g. Abbiamo concluso la collaborazione con i Comuni di Sassuolo e Mirandola per la redazione dei piani della sosta.

8. Rapporti con i soci e la collettività.

Particolare attenzione abbiamo cercato di riservare ai rapporti con i soci, essenziale per una struttura che vuole essere un loro strumento operativo e competente. Ci ha aiutato in ciò l'attività del Comitato Permanente della Mobilità, costituito presso l'Amministrazione Provinciale, a cui abbiamo sottoposto tutte le principali questioni inerenti la gestione del TPL. Abbiamo cercato anche un rapporto diretto con le singole amministrazioni, in particolare per valutare le osservazioni critiche o le richieste di nuovi servizi proposte dai loro cittadini, cercando sempre di dare risposte positive, tutte le volte che ciò era materialmente possibile, e di darle in tempi brevi. Abbiamo, inoltre, cercato il loro coinvolgimento nella messa a punto dei progetti elaborati dall'Agenzia con specifici incontri in tutte le zone del territorio provinciale.

Sempre nel limite di una struttura tecnica snella, abbiamo realizzato anche un minimo di proiezione esterna, promuovendo specifiche attività d'informazione, con la diffusione di note stampa, di una Newsletter per informare i comuni e le varie Associazioni, avvalendoci di un mini ufficio stampa, e con la promozione di alcuni convegni, come quello di Presentazione delle nostre proposte sulla riorganizzazione dei servizi ferroviari e il Seminario sullo stato finanziario del TPL.

La predisposizione del Logo e della immagine coordinata dell'Agenzia e nel prossimo futuro l'attivazione del nostro sito Web, dovrebbe aiutarci nell'accreditamento ed in una maggiore visibilità ancora carente.

9. Le principali scadenze per il 2007.

Le molteplici iniziative richiamate in precedenza, proseguiranno anche nel 2007, richiedendo un particolare impegno ed attenzione da parte della struttura tecnica dell'Agenzia. L'attività che riteniamo comunque prioritaria per i prossimi mesi, è il rinnovo dell'attuale contratto di servizio tra Agenzia e ATCM, scaduto alla fine del 2006 e che abbiamo prorogato per 6 mesi e prolungabile per un massimo di altri 6 mesi. Come noto, l'attuale contratto contemplava già la possibilità di un rinnovo per un ulteriore triennio, qualora fossero rispettate determinate condizioni, cosa che abbiamo già positivamente accertato. Prima della fine dell'anno si deve andare a tale rinnovo,

altrimenti l'Agenzia ha il dovere, per legge, di procedere ad una nuova gara per individuare un nuovo gestore del servizio, cosa molto impegnativa e che occuperebbe a tempo pieno l'Agenzia per 6/7 mesi.

Nei mesi scorsi abbiamo già messo a punto il testo del nuovo contratto, attraverso un continuo confronto con ATCM, introducendovi diverse innovazioni, nella prospettiva di farne uno strumento che dia maggiori certezze al gestore, ma lo spinga anche a migliorare la qualità dei servizi offerti. I principali cambiamenti che pensiamo di introdurre sono i seguenti:

- Scadenze precise per introdurre i mutamenti al programma di esercizio, in quanto continue modifiche creano difficoltà al Gestore con frequenti necessità di riprogrammazione dei turni di lavoro;
- Alcune puntualizzazioni sulla manutenzione ordinaria del nostro patrimonio affidato al gestore, per tutelarlo al meglio;
- La revisione delle modalità di realizzazione dei controlli e di accertamento dei disservizi, con la previsione di un sistema di franchigie che preveda che al di sotto di determinanti standard non scattino le sanzioni;
- L'istituzione di un sistema premiante a favore del gestore qualora raggiunga standard di qualità erogata maggiore dei minimi previsti nel contratto.

Sulla bozza di nuovo contratto si è già trovata una sostanziale intesa con ATCM, ad esclusione delle parti che hanno una ricaduta finanziaria, ritenute da ATCM dirimenti per la conclusione della trattativa, quali l'entità di base del nuovo corrispettivo e del suo aggiornamento annuale, l'entità dell'aumento delle tariffe e l'adeguamento del sistema tariffario, i contenuti dei piani di investimento a carico del gestore, ad esempio per il rinnovo della flotta, per le attività di formazione professionale, per il contrasto all'evasione, ecc.

Per definire tali questioni, su cui abbiamo in ogni caso già predisposto delle proposte, è necessario conoscere preventivamente le effettive disponibilità finanziarie per il trasporto pubblico nel prossimo triennio. Ciò dipende dalle scelte che deve compiere la Regione con la definizione dell'Accordo di programma 2007/09, tra la stessa Regione e l'Agenzia, la Provincia e i Comuni sopra i 50.000 abitanti (Modena e Carpi), che tra l'altro si doveva sottoscrivere entro il 2006. Purtroppo siamo ancora abbastanza lontani dal traguardo, per la difficoltà della stessa Regione a definire le risorse disponibili per il finanziamento dei servizi e per gli investimenti da assegnare ad ogni bacino nel prossimo triennio.

Alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della proposta di bilancio al 31/12/2006, l'unico atto che è stato approvato dal Consiglio Regionale è l'atto di indirizzo sul trasporto pubblico locale per il triennio 07-09, che contiene alcune scelte interessanti, però mancano ancora due atti decisivi, l'Intesa sui servizi minimi", da definirsi nella Conferenza Regione Autonomie Locali, in cui saranno definite le risorse da assegnare ad ogni bacino e l'Accordo di Programma 2007/09.

Sono scadenze decisive per il futuro del TPL nel nostro territorio ed è, quindi, necessario che i soci che siedono al tavolo della Conferenza Regione Autonomie Locali o quelli che verranno con l'Agenzia a sottoscrivere l'Accordo di programma, facciano sentire la loro voce in modo da tutelare con forza le nostre esigenze, in particolare quella di un riparto del Fondo Regionale più equilibrato e che nel passato ci ha gravemente penalizzato.

L'atto di indirizzo, che costituisce il quadro strategico della Regione nel settore del trasporto collettivo per questa consiliatura, contempla delle scelte importanti che è opportuno considerare nelle nostre decisioni, anche nel rinnovo del contratto di servizio con ATCM.

Mi riferisco ad esempio:

- a. la piena conferma della validità del processo di liberalizzazione, da portare a definitivo compimento, e del ruolo delle Agenzie della Mobilità, da potenziare come strumenti tecnici, competenti ed autorevoli, delle Amministrazioni Locali per la gestione associata delle politiche per la mobilità sostenibile, con la graduale

- assegnazione da parte dei Comuni di nuove competenze, anche in settori diversi dal TPL;
- b. la conferma della validità della concertazione istituzionale tra Regione ed EL, ad iniziare dagli accordi di programma per il finanziamento sia dei servizi che degli investimenti nel TPL;
 - c. l'enfasi sul potenziamento dei servizi ferroviari, con una previsione di incremento del 20% nel triennio, per gran parte realizzabile quando entrerà in esercizio l'AV/AC;
 - d. l'incremento anche dei servizi autofilotranviari del 5% nel triennio, insufficiente ma significativo, se teniamo conto che negli ultimi tre anni l'aumento è stato solo del 2%, con l'auspicio che la Regione tenga conto dei bacini che negli ultimi anni hanno già potenziato i servizi con risorse locali, come Modena e Forlì;
 - e. la sollecitazione ad incrementare l'entità e la qualità dei controlli sui servizi erogati dai gestori, utili ad un effettivo e permanente miglioramento della loro attività;
 - f. interventi per incentivare i processi di riorganizzazione industriale dei gestori, per spingerli verso dimensioni ottimali per ridurre i costi di produzione e per competere nel nuovo mercato del trasporto pubblico che, pur tra difficoltà e resistenze, è destinato ad affermarsi, ricercando anche un nuovo rapporto con i privati che vada oltre la mera sub-concessione di una quota di servizi;
 - g. accelerare l'attuazione della previsione già contenuta nella LR. N° 30 della separazione tra gestione dei servizi ferroviari e gestione dell'infrastruttura ferroviaria, con la costituzione della "FER Infrastrutture" a cui la Regione assegna un ruolo fondamentale anche per gli investimenti infrastrutturali sulla rete regionale e per il rinnovo del materiale rotabile, con l'auspicio che nasca anche un unico gestore regionale dei servizi, capace di esercire servizi pure sulla rete RFI;
 - h. indirizzare gli investimenti per il trasportato pubblico prioritariamente all'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario e forse di nuovi filobus (cosa per noi essenziale, avendo una flotta di filobus vecchia), il che significa che non vi saranno risorse per acquistare nuovi bus, come sarebbe necessario per mantenere almeno l'attuale età media della flotta. Non rimane quindi che sperare in un provvedimento nazionale, come fatto in passato;
 - i. finalizzazione dei contributi regionali per il sostegno agli investimenti a livello di singolo bacino essenzialmente per interventi di velocizzazione dei servizi, quali corsie preferenziali, semafori intelligenti, busvie, ecc.
 - j. riaffermazione dell'intenzione di attivare entro l'anno la bigliettazione integrata (STIMER) in tutta la regione e per tutti i servizi, ferroviari compresi, superando finalmente una situazione che vede il sistema applicato solo a Modena, con costi aggiuntivi a nostro carico;
 - k. relativamente all'entità del contributo regionale per l'acquisto dei servizi, la Regione riconosce che sarebbero necessarie maggiori risorse, ma intanto si impegna a metterci per i prossimi tre anni le stesse risorse del 2006, incrementate del tasso di inflazione programmata (circa 1,4% anno), scelta del tutto inadeguata agli obiettivi di sviluppo pure inseriti nell'atto di indirizzo. Con molta cautela la Regione accenna anche all'opportunità di legare una quota del Fondo Regionale trasporti assegnati ai vari bacini ad un impegno ad incrementare la velocità commerciale di bus, che negli ultimi tre anni a livello regionale invece di migliorare, come gli Enti Locali e le Agenzie si erano impegnati a fare, è addirittura peggiorata di 1 Km/h, con pregiudizio per la appetibilità dei servizi e con aggravio dei costi per i gestori (calcolati in circa 3ML€ all'anno, a parità di servizi eserciti). Tale scelta dovrebbe indurre la Agenzia ad introdurre nel Contratto di servizio un meccanismo che

incrementi o decrementi il corrispettivo da parte della Agenzia a favore del Gestore qualora la velocità peggiori o viceversa migliori, mettendo poi a carico dei soli comuni in cui si svolgono servizi Urbani o con linee extraurbane cadenzate, i maggiori o minori oneri in funzione della modificazione della velocità commerciale dei servizi presenti nel loro territorio, che risentono ovviamente delle politiche di mobilità adottate dagli stessi Comuni. In tal modo si dovrebbero favorire i comportamenti più virtuosi dei Comuni. L'entrata in funzione del controllo satellitare della flotta ci consente di avere le informazioni puntuali sulla velocità dei bus sulle varie linee e quindi poter avviare nel corso del 2007 alcune prime simulazioni, che dopo attenta valutazione, potrebbe essere inserita compiutamente nel futuro contratto di servizio;

- l. così pure l'Assessore Regionale alla Mobilità e ai Trasporti, Alfredo Peri, ha aperto alcuni spiragli per realizzare qualche forma di riequilibrio nel riparto del Fondo Regionale Trasporti, relativamente alle risorse aggiuntive. Per Modena è una questione essenziale, che sollecitiamo da anni, per superare un riparto che ci penalizza per quasi 1,5 MI di € all'anno;
- m. la Regione chiede, infine, agli Enti Locali di fare la loro parte, sia incrementando le tariffe (molti bacini hanno fatto adeguamenti tariffari inadeguati negli ultimi anni, mentre a Modena l'adeguamento medio è stato del 7%), che incrementando i contributi propri al finanziamento dei servizi. Si chiede che ogni ente contribuisca nel triennio con una quota pari almeno alla media regionale. Per i Comuni e la Provincia del nostro territorio significa un aumento di circa 900.000 euro, non irrilevante, che può essere spalmato su tre anni. In tal modo il contributo degli EL modenesi arriverebbe alla fine del triennio a 2,2 milioni di euro, rimanendo comunque inferiore al 5 miliardi delle vecchie lire che gli stessi enti versavano nei primi anni 2000.

Lo sblocco della situazione di criticità finanziaria che ostacola la definizione delle intese con la Regione, può aversi solo dalla positiva conclusione dei lavori del "tavolo nazionale sul TPL", recentemente insediato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Le Regioni hanno formulato in quella sede precise proposte, sia per il risanamento delle difficoltà finanziarie dei gestori che per lo sviluppo dei servizi, sia su gomma che su ferro. I primi incontri hanno positivamente accertato la disponibilità del Governo ad individuare risorse aggiuntive per il TPL, anche attraverso l'imposizione della accisa sul gasolio non commerciale, imposta che già esiste per la benzina. Ci auguriamo che entro breve termine si giunga a delle decisioni concrete.

La difficoltà a concludere il rinnovo del Contratto di servizio, deriva anche dalla difficile situazione finanziaria di ATCM. Non è compito dell'Assemblea dei soci dell'Agenzia, anche se sono gli stessi, né tanto meno del Consiglio discutere di tale questione. Ci teniamo, comunque, a ribadire che tali difficoltà non derivano certamente dalle multe comminate dall'Agenzia, che erano comunque evitabili, e solo dal livello del corrispettivo, che è quello comunque uscito da una gara ed il relativo contributo per Km*bus è simile a quello di altre realtà analoghe alla nostra. E' vero che non è stato possibile adeguarlo pienamente all'incremento dell'inflazione verificatesi negli ultimi tre anni, per carenze di assegnazioni finanziarie della Regione, ma è anche vero che nel caso che ciò fosse stato possibile, il deficit di ATCM non sarebbe certamente stato annullato. Vi è in tale deficit una componente aziendale che la proprietà e la direzione debbono affrontare, e che non è possibile far risalire all'entità del corrispettivo versato da Agenzia.

L'Agenzia è disponibile ad adeguare il corrispettivo nel nuovo contratto, riconoscendo l'inflazione reale che non è stata possibile riconoscere nel precedente triennio e anche la futura inflazione programmata compreso l'incremento delle stesse tariffe, che in un contratto net-cost, andranno al Gestore.

Ma si ritiene anche non corretto che tutte le nuove risorse regionali e locali vadano solo al risanamento del Gestore, rinunciando in toto all'incremento dei servizi, di cui il nostro territorio ha assoluto bisogno, pena il blocco totale dei progetti che prima ho richiamato. Sarà necessario trovare il giusto equilibrio tra esigenze di risanamento ed esigenze di sviluppo.

La decisione sull'entità del concorso dei soci al risanamento e allo sviluppo del TPL non è possibile definirla oggi, in quanto non conosciamo le risorse che verranno assegnate dalla Regione e i contenuti del futuro accordo di programma. Appena avremo un quadro definito, provvederemo a riconvocare l'assemblea dei soci per decidere l'entità dei contributi a carico degli Enti Locali nei prossimi tre anni e per discutere ed approvare il nuovo accordo di programma e il conseguente rinnovo del contratto di servizio con ATCM.

Già ora, però, credo che l'Assemblea debba assumere un primo orientamento relativamente ad un primo e limitato aumento dei contributi finalizzato al solo potenziamento dei servizi per dare attuazione ai progetti di Carpi e a Sassuolo. Pur in via non definitiva, credo necessario prevedere un aumento dei contributi dei soci dello 0,01 euro dei km*bus fatti nel 2006, pari ad un incremento complessivo di 130.000 euro per il 2007, e che metta il Consiglio nelle condizioni di procedere nella attuazione dei progetti di cui sopra fin dai prossimi mesi, senza dover attendere la definizione del complessivo quadro finanziario a livello regionale.

Andamento della gestione

Principali dati economici

Di seguito viene esposto il conto economico nel suo dettaglio, prima dei raggruppamenti per l'esposizione in bilancio, preso a base per la descrizione dei risultati nella prima parte della relazione

ECONOMICO	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni 2006 - 2005
RICAVI			
Contributi da Regione per servizi minimi tpl	21.057.088	20.704.305	352.783
Contributi da Regione AdP 2004-06 art.10c.8 (*)	345.220	368.395	23.175
Integrazioni da Comuni per servizi minimi tpl	-	242.350	242.350
Ricavi per servizi richiesti da Enti	152.608	158.876	6.268
Ricavi per servizi tpl aggiuntivi	3.581	2.875	705
Ricavi da Comuni per servizi Prontobus e altri non convenz.	77.479	32.064	45.415
Affitti attivi	600.000	600.000	-
Rimborsi e proventi diversi	38.948	46.738	7.790
Interessi attivi	123.363	130.107	6.744
Quote soci anno corrente	1.250.232	825.115	425.117
Penalità CdS	817.220		817.220

Contributi diversi (ccnl, economie serv. Palestre, anal. serv. Tpl)	41.809	46.411	- 4.602
Sopravvenienze attive, utilizzo fondi	568	54.963	- 54.395
Totale Ricavi	24.508.116	23.212.199	1.295.917
Scostamento escluso penalità CdS			478.697
COSTI			
Contratto servizio a gestori (compreso flessibilita'/innovativi)	21.769.473	21.148.795	620.678
Servizi richiesti da Enti	152.744	173.996	- 21.252
Servizi tpl aggiuntivi	4.174	2.803	1.371
Spese personale	657.805	533.672	124.133
Trasferte, convegni, formazione	4.427	4.306	121
Amministratori (compensi, oneri e rimborsi)	130.951	129.917	1.034
Revisori (compensi, oneri e rimborsi)	22.832	16.700	6.132
Manutenzioni straordinarie complesso patrimoniale	95.378	145.117	- 49.739
- Utilizzo contributi per manutenzioni	95.378	145.117	49.739
Spese conduzione uffici (canoni locazione, utenze, postali)	57.548	44.870	12.678
Esternalizzazione servizi, spese generali	145.783	105.123	40.660
Consulenze	130.459	120.398	10.061
Assicurazioni	39.070	35.061	4.009
Costi comitato utenti	5.363	-	5.363
Imposte d'esercizio (ici)	64.031	63.986	45
Ammortamenti netti	331.290	330.676	614
Sopravvenienze passive	77.633	85.112	- 7.479
Accantonamento oneri	26.492	14.971	11.521
Accantonamento penali da reinvestire	817.220		817.220
Accantonamento rischi cds	-	250.000	- 250.000
Totale Costi	24.437.294	23.060.385	1.376.908
Scostamento escluso accantonamento penali da reinvestire			559.688
Risultato prima delle imposte = Ricavi - Costi	70.822	151.813	80.991
Imposte sul reddito (Irap)	67.334	39.589	27.745
- Imposte anticipate	34.729	10.671	- 24.058
Utile /- Perdita d'esercizio	38.217	122.895	84.678

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

	31/12/2006	31/12/2005	Variazion
	6	5 e	
Ricavi netti e trasferimenti regionali	23.685.59	22.795.97	889.614
	1	7	
Costi esterni	23.942.72	22.716.60	1.226.121
	9	8	
Valore Aggiunto	-257.138	79.369	-336.507
Costo del lavoro	637.280	521.739	115.541
Margine Operativo Lordo	-894.418	-442.370	-452.048
Ammortamenti netti	331.288	330.676	612
Risultato Operativo	-1.225.706	-773.046	-452.660
Contributo enti soci	1.250.232	825.115	425.117
Proventi e oneri finanziari	123.363	130.107	-6.744
Risultato Ordinario	147.889	182.176	-34.287
Componenti straordinarie nette	-77.067	-30.364	-46.703
Risultato prima delle imposte	70.822	151.812	-80.990
Imposte sul reddito	32.605	28.918	3.687
Risultato netto	38.217	122.894	-84.677

Si segnala che nei costi esterni è compreso l'accantonamento per le penali da reinvestire, così come le penali sono nei ricavi.

Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2006	31/12/2005	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	121.659	107.980	13.679
Immobilizzazioni materiali nette	14.795.852	14.407.595	388.257
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	3.000	3.036	(36)
Capitale immobilizzato	14.920.511	14.518.611	401.900
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	248.210	188.542	59.668
Altri crediti	7.711.283	5.395.523	2.315.760
Ratei e risconti attivi	3.163	359	2.804
Attività d'esercizio a breve termine	7.962.656	5.584.424	2.378.232
Debiti verso fornitori	3.836.390	9.200.760	(5.364.370)
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	77.093	63.202	13.891
Altri debiti	78.392	75.710	2.682
Ratei e risconti passivi	9.643.799	9.747.720	(103.921)
Passività d'esercizio a breve termine	13.635.674	19.087.392	(5.451.718)

Capitale d'esercizio netto	(5.673.018)	(13.502.968)	7.829.950
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	187.178	157.242	29.936
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			
Altre passività a medio e lungo termine	1.093.712	264.971	828.741
Passività a medio lungo termine	1.280.890	422.213	858.677
Capitale investito	7.966.603	593.430	7.373.173
Patrimonio netto	(10.046.817)	(10.008.601)	(38.216)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	12	12	
Posizione finanziaria netta a breve termine	2.080.202	9.415.159	(7.334.957)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(7.966.603)	(593.430)	(7.373.173)

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2006, era la seguente (in Euro):

	31/12/2006	31/12/2005	Variazione
Depositi bancari	2.085.337	9.414.400	(7.329.063)
Denaro e altri valori in cassa	1.837	759	1.078
Azioni proprie			
Disponibilità liquide ed azioni proprie	2.087.174	9.415.159	(7.327.985)
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	6.972		6.972
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
Debiti finanziari a breve termine	6.972		6.972
Posizione finanziaria netta a breve termine	2.080.202	9.415.159	(7.334.957)
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari	(12)	(12)	
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	12	12	
Posizione finanziaria netta	2.080.214	9.415.171	(7.334.957)

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.

	31/12/2006	31/12/2005	31/12/2004
Liquidità primaria	2,51	1,60	2,05
Liquidità secondaria	2,51	1,60	2,05
Indebitamento	0,42	0,95	0,50
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,69	0,70	0,66

L'indice di liquidità primaria è pari a 2,51. La situazione finanziaria della società è da considerarsi buona.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 2,51. Il valore assunto dal capitale circolante netto è sicuramente soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 0,42. I mezzi propri sono da ritenersi congrui in relazione all'ammontare dei debiti esistenti.

Investimenti

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

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	75.792
Attrezzature industriali e commerciali	33.339
Altri beni	26.339

Informazioni ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile di seguito sono fornite una serie di informazioni quantitative volte a fornire indicazioni circa la dimensione dell'esposizione ai rischi da parte dell'impresa.

Rischio di credito

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

Rischio di liquidità

Si segnala che:

- la società possiede depositi presso istituti di credito per soddisfare le necessità di liquidità;
- non esistono differenti fonti di finanziamento;
- non esistono significative concentrazioni di rischio di liquidità sia dal lato delle attività finanziarie che da quello delle fonti di finanziamento.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Si rimanda a quanto già descritto al punto “Le principali scadenze per il 2007”.

Evoluzione prevedibile della gestione

Si rimanda a quanto già descritto al punto “Le principali scadenze per il 2007”.

Documento programmatico sulla sicurezza

Ai sensi dell'allegato B, punto 26, del D.Lgs. n. 196/2003 recante Codice in materia di protezione dei dati personali, gli amministratori danno atto che la Società si è adeguata alle misure in materia di protezione dei dati personali, alla luce delle disposizioni introdotte dal D.Lgs. n. 196/2003 secondo i termini e le modalità ivi indicate. In particolare segnalano che il Documento Programmatico sulla Sicurezza, depositato presso la sede sociale e liberamente consultabile, è stato redatto in data 30.3.2006.

Conclusioni

In questa lunga relazione, credo, emerga abbastanza chiaramente la mole veramente notevole delle attività su cui l'Agenzia è attualmente impegnata ed anche di quelle che richiederebbero ulteriori sforzi. In tutto ciò sta la risposta vera all'interrogativo sulla utilità dell'Agenzia, che ogni tanto qualche soggetto ripropone, non avendo ancora abbandonato una idea di gestione di servizi pubblici che confonde la tutela dell'interesse pubblico, che va riservato alla esclusiva competenza delle istituzioni e dei loro strumenti operativi come sono le Agenzie o le Authority, dalla produzione dei servizi che può benissimo essere riservata ai soggetti imprenditoriali, sia privati che pubblici, in un quadro di assoluta parità, evitando di riproporre situazioni di inefficienze e di scarsa attenzione alle esigenze degli utenti che noi stessi abbiamo conosciuto e che tuttora conosciamo in tanta parte del Paese.

L'Agenzia negli ultimi tre anni si è definitivamente affermata come soggetto assolutamente necessario per il rilancio del trasporto pubblico, nonostante abbia dovuto operare dentro un quadro legislativo e finanziario nazionale incerto e non favorevole, che si è parzialmente modificato solo negli ultimi mesi, con il cambio del Governo Nazionale, con primi segni di cambiamento incoraggianti.

A questo risultato ha concorso in primo luogo la struttura tecnica dell'Agenzia, un gruppo limitato di dipendenti molto impegnati e motivati nell'assolvere ad una missione impegnativa, che ringrazio a nome di tutto il Consiglio, ad iniziare dal Direttore. Ma ringrazio anche gli Amministratori Locali, che sempre più si rivolgono a noi come un loro strumento affidabile e che credono nel suo ruolo, ed infine ringrazio anche le Associazioni, in particolare quelle dei lavoratori dipendenti, dei pensionati e degli invalidi che, oltre a sollecitare specifiche esigenze, hanno collaborato nel rilancio dell'importanza del TPL a Modena.

Con questa Assemblea di bilancio giunge a conclusione il mandato dell'attuale Consiglio di Amministrazione, nominato quasi tre anni fa. Il rinnovo è un compito che spetta ovviamente alla Assemblea dei soci, ma in qualità di Presidente in carica mi corre l'obbligo di ringraziare tutti i Consiglieri che con me hanno partecipato alla gestione di un soggetto totalmente nuovo ed inedito. Ognuno di essi ha garantito una presenza assidua alle riunioni del Consiglio ma soprattutto ha partecipato con uno spirito assolutamente costruttivo a tutte le decisioni assunte, agevolando

l'operatività del Consiglio stesso. Ringrazio, ovviamente, anche i componenti del Collegio Sindacale che, in aggiunta all'espletamento puntuale del loro importante compito, hanno partecipato puntualmente alle discussioni del Consiglio di Amministrazione, con una sollecitazione particolare alla verifica periodica dei piani di lavoro e dell'organizzazione della struttura tecnica dell'Agenzia.

Infine mi corre l'obbligo di ricordare alla Assemblea dei soci che il rinnovo del Consiglio deve sottostare a nuove disposizioni previste dalla Legge Finanziaria del 2007, approvata alla fine del 2006, relativamente al numero dei suoi componenti, per altro incerto e dipendente dalla emanazione di un decreto ministeriale di cui ancora non si conoscono i contenuti. Tali disposizioni rendono forse necessaria anche una modifica dello statuto. Spetta ovviamente ai soci decidere come uniformarsi a tali disposizioni e le modalità e i tempi con cui procedere al rinnovo del Consiglio, ma mi corre l'obbligo di assicurarvi che, anche nel caso si decida una limitata proroga dell'attuale Consiglio, in attesa delle decisioni ministeriali, ogni suo componente garantirà il pieno impegno per assicurare l'ordinata continuità della gestione della società, fino a quando non sarà insediato quello nuovo.

Destinazione del risultato d'esercizio

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

utile d'esercizio al 31/12/2006	Euro	38.217
5% a riserva legale	Euro	1.911
a riserva straordinaria	Euro	36.306
a dividendo	Euro	

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

Modena, il 29 marzo 2007

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
GALLERANI NERINO



Bilancio al 31/12/2006

Stato Patrimoniale e Conto Economico

AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 - 41100 MODENA (MO)
Capitale sociale Euro 5.312.848,00 i.v.

Bilancio al 31/12/2006

Stato patrimoniale attivo 31/12/2006 31/12/2005

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

(di cui già richiamati)

B) Immobilizzazioni

I. Immateriali

1) Costi di impianto e di ampliamento		
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	77.894	79.065
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	43.765	28.915
7) Altre		
	121.659	107.980

II. Materiali

1) Terreni e fabbricati	9.136.856	9.340.168
2) Impianti e macchinario	4.322.602	4.903.592
3) Attrezzature industriali e commerciali	53.179	25.520
4) Altri beni	89.516	87.480
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	1.193.699	50.835
	14.795.852	14.407.595

III. Finanziarie

1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate		
b) imprese collegate		
c) imprese controllanti		
d) altre imprese	3.000	3.000
	3.000	3.000
2) Crediti		
a) verso imprese controllate		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

b) verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
c) verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
d) verso altri			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi	12		12
		12	12
		12	12
3) Altri titoli			
4) Azioni proprie (valore nominale complessivo)		3.012	3.012
Totale immobilizzazioni		14.920.523	14.518.587

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

- 1) Materie prime, sussidiarie e di consumo
- 2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati
- 3) Lavori in corso su ordinazione
- 4) Prodotti finiti e merci
- 5) Acconti

II. Crediti

1) Verso clienti			
- entro 12 mesi	248.210		188.542
- oltre 12 mesi			
		248.210	188.542
2) Verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
3) Verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4) Verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4-bis) Per crediti tributari			
- entro 12 mesi	6.564.488		4.766.399
- oltre 12 mesi			
		6.564.488	4.766.399
4-ter) Per imposte anticipate			

	- entro 12 mesi	45.403	10.638
	- oltre 12 mesi		36
		<hr/>	<hr/>
		45.403	10.674
5)	Verso altri		
	- entro 12 mesi	1.101.392	618.486
	- oltre 12 mesi		
		<hr/>	<hr/>
		1.101.392	618.486
		<hr/>	<hr/>
		7.959.493	5.584.101
III.	Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni		
1)	Partecipazioni in imprese controllate		
2)	Partecipazioni in imprese collegate		
3)	Partecipazioni in imprese controllanti		
4)	Altre partecipazioni		
5)	Azioni proprie (valore nominale complessivo)		
6)	Altri titoli		
		<hr/>	<hr/>
IV.	Disponibilità liquide		
1)	Depositi bancari e postali	2.085.337	9.414.400
2)	Assegni		
3)	Denaro e valori in cassa	1.837	759
		<hr/>	<hr/>
		2.087.174	9.415.159
Totale attivo circolante		10.046.667	14.999.260

D) Ratei e risconti

	- disaggio su prestiti		
	- vari	3.163	359
		<hr/>	<hr/>
		3.163	359

Totale attivo **24.970.353** **29.518.206**

Stato patrimoniale passivo **31/12/2006** **31/12/2005**

A) Patrimonio netto

I.	Capitale	5.312.848	5.312.848
II.	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	780.519	780.519
III.	Riserva di rivalutazione	717.060	717.060
IV.	Riserva legale	88.968	82.824
V.	Riserve statutarie		
VI.	Riserva per azioni proprie in portafoglio		
VII.	Altre riserve		
	Riserva straordinaria	884.344	832.649
	Versamenti in conto capitale		
	Versamenti conto copertura perdite		
	Fondo contributi in conto capitale art. 55 T.U.	2.224.861	2.224.861

Riserva per ammortamenti anticipati art. 67 T.U.			
Fondi riserve in sospensione di imposta			
Riserve da conferimenti agevolati (legge 576/1975)			
Riserve di cui all'art. 15 d.l. 429/1982			
Fondi di accantonamento (art. 2 legge n. 168/1992)			
Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n. 124/1993			
Riserva non distribuibile ex art. 2426			
Riserva per conversione/arrotondamento in EURO			1
Altre...			

3.109.205	3.057.511
-----------	-----------

<i>VIII. Utili (perdite) portati a nuovo</i>		(65.055)
--	--	----------

<i>IX. Utile d'esercizio</i>	38.217	122.894
------------------------------	--------	---------

<i>IX. Perdita d'esercizio</i>		
--------------------------------	--	--

<i>Acconti su dividendi</i>		
-----------------------------	--	--

<i>Copertura parziale perdita d'esercizio</i>		
---	--	--

Totale patrimonio netto	10.046.817	10.008.601
--------------------------------	-------------------	-------------------

B) Fondi per rischi e oneri

1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
---	--	--

2) Fondi per imposte, anche differite		
---------------------------------------	--	--

3) Altri	1.093.712	264.971
----------	-----------	---------

Totale fondi per rischi e oneri	1.093.712	264.971
--	------------------	----------------

C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	187.178	157.242
---	----------------	----------------

D) Debiti

1) Obbligazioni		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

2) Obbligazioni convertibili		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

3) Debiti verso soci per finanziamenti		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

5)	Debiti verso altri finanziatori		
	- entro 12 mesi	6.972	
	- oltre 12 mesi		
			6.972
6)	Acconti		
	- entro 12 mesi		
	- oltre 12 mesi		
7)	Debiti verso fornitori		
	- entro 12 mesi	3.836.390	9.200.760
	- oltre 12 mesi		
			3.836.390
8)	Debiti rappresentati da titoli di credito		
	- entro 12 mesi		
	- oltre 12 mesi		
9)	Debiti verso imprese controllate		
	- entro 12 mesi		
	- oltre 12 mesi		
10)	Debiti verso imprese collegate		
	- entro 12 mesi		
	- oltre 12 mesi		
11)	Debiti verso controllanti		
	- entro 12 mesi		
	- oltre 12 mesi		
12)	Debiti tributari		
	- entro 12 mesi	47.667	41.025
	- oltre 12 mesi		
			47.667
13)	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
	- entro 12 mesi	29.426	22.177
	- oltre 12 mesi		
			29.426
14)	Altri debiti		
	- entro 12 mesi	78.392	75.710
	- oltre 12 mesi		
			78.392

Totale debiti		3.998.847	9.339.672
----------------------	--	------------------	------------------

E) Ratei e risconti

- aggio sui prestiti			
- vari	9.643.799		9.747.720
		9.643.799	9.747.720

Totale passivo		24.970.353	29.518.206
-----------------------	--	-------------------	-------------------

Conti d'ordine	31/12/2006	31/12/2005
-----------------------	-------------------	-------------------

1) Sistema improprio dei beni altrui presso di noi		
2) Sistema improprio degli impegni	2.398.478	3.019.407
3) Sistema improprio dei rischi	2.827.026	2.032.850
4) Raccordo tra norme civili e fiscali	2.395.555	1.349.883

Totale conti d'ordine	7.621.059	6.402.140
------------------------------	------------------	------------------

Conto economico	31/12/2006	31/12/2005
------------------------	-------------------	-------------------

A) Valore della produzione		
-----------------------------------	--	--

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		1.319.929	1.484.795
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti			
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni			
5) Altri ricavi e proventi:			
- vari	826.168		46.954
- contributi in conto esercizio	22.694.349		21.944.227
- contributi in conto capitale (quote esercizio)	682.222		723.912
		<u>24.202.739</u>	<u>22.715.093</u>

Totale valore della produzione	25.522.668	24.199.888
---------------------------------------	-------------------	-------------------

B) Costi della produzione		
----------------------------------	--	--

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		4.122	5.953
7) Per servizi		22.999.744	22.358.072
8) Per godimento di beni di terzi		26.394	21.070
9) Per il personale			
a) Salari e stipendi	430.802		333.534
b) Oneri sociali	128.159		104.085
c) Trattamento di fine rapporto	30.797		26.535
d) Trattamento di quiescenza e simili			
e) Altri costi	47.522		57.585
		<u>637.280</u>	<u>521.739</u>
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	28.055		37.643
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	890.078		871.828
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			

d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	918.133	909.471
11) <i>Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>		
12) <i>Accantonamento per rischi</i>		250.000
13) <i>Altri accantonamenti</i>	843.712	14.971
14) <i>Oneri diversi di gestione</i>	68.757	66.542
Totale costi della produzione	25.498.142	24.147.818
Differenza tra valore e costi di produzione (A- B)	24.526	52.070
C) Proventi e oneri finanziari		
15) <i>Proventi da partecipazioni:</i>		
- da imprese controllate		
- da imprese collegate		
- altri		
16) <i>Altri proventi finanziari:</i>		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
- da imprese controllate		
- da imprese collegate		
- da controllanti		
- altri		
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni		
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante		
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da imprese controllate		
- da imprese collegate		
- da controllanti		
- altri	123.363	130.107
	123.363	130.107
	123.363	130.107
17) <i>Interessi e altri oneri finanziari:</i>		
- da imprese controllate		
- da imprese collegate		
- da controllanti		
- altri		
17-bis) <i>Utili e Perdite su cambi</i>		
Totale proventi e oneri finanziari	123.363	130.107

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

18) *Rivalutazioni:*

a)	di partecipazioni		
b)	di immobilizzazioni finanziarie		
c)	di titoli iscritti nell'attivo circolante	_____	_____

19) Svalutazioni:

a)	di partecipazioni		
b)	di immobilizzazioni finanziarie		
c)	di titoli iscritti nell'attivo circolante	_____	_____

Totale rettifiche di valore di attività finanziarie

E) Proventi e oneri straordinari

20) Proventi:

- plusvalenze da alienazioni			
- varie	564		54.746
	_____	564	_____
			54.746

21) Oneri:

- minusvalenze da alienazioni			
- imposte esercizi precedenti			
- varie	77.631		85.111
	_____	77.631	_____
			85.111

Totale delle partite straordinarie (77.067) (30.365)

Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E) 70.822 151.812

22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate

a) Imposte correnti	67.334		39.589
b) Imposte differite (anticipate)	(34.729)		(10.671)
	_____	32.605	_____
			28.918

23) Utile (Perdita) dell'esercizio 38.217 122.894

Modena, il 29 marzo 2007

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
GALLERANI NERINO



Nota integrativa al bilancio
al 31/12/2006

AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 - 41100 MODENA (MO)
Capitale sociale Euro 5.312.848,00 i.v.

Nota integrativa al bilancio al 31/12/2006

Premessa

Attività svolte

La vostra società opera nel settore del trasporto pubblico locale, operando quale Agenzia per la Mobilità.

Eventuale appartenenza a un Gruppo

La vostra società non fa parte di gruppi.

Criteri di formazione

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.

Criteri di valutazione

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2006 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi e fatte salve le variazioni derivanti dall'applicazione dei nuovi principi introdotti dal decreto legislativo n. 6/2003 recante la riforma del diritto societario.

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato.

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 compensi 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).

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 valutazione tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato che esprime il principio della prevalenza della sostanza sulla forma - obbligatoria laddove non espressamente in contrasto con altre norme specifiche sul bilancio - consente la rappresentazione delle operazioni secondo la realtà economica sottostante gli aspetti formali.

In particolare, i criteri di valutazione adottati nella formazione del bilancio sono stati i seguenti.

Immobilizzazioni

Immateriali

Sono iscritte al costo storico di acquisizione e si riferiscono a software applicativi. Le immobilizzazioni in corso afferiscono a software in formazione.

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 della scissione parziale avvenuta nell'esercizio 2003.

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 a gli impianti

20% per le macchine ufficio elettroniche ed il software

12% per i mobili ufficio

25% per le autovetture.

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.

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

Non vi sono operazioni di locazione finanziaria.

Crediti

Sono esposti al presumibile valore di realizzo, pari al valore nominale. La natura dei crediti (verso la Regione, gli Enti Locali e il gestore del servizio) non fa presupporre possibili insolvenze.

Debiti

Sono rilevati al loro valore nominale, modificato in occasione di resi o di rettifiche di fatturazione.

Ratei e risconti

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

Rimanenze magazzino

Non vi sono rimanenze.

Titoli

Non sono detenuti titoli né partecipazioni.

Partecipazioni

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

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.

Si tratta di un fondo per la produttività del personale dipendente ancora da liquidare e di un fondo rischi contrattuali relativi al contratto di servizio, rischi dipendenti dalla variabilità di diverse poste non prevedibili nel loro ammontare con certezza.

Nell'esercizio è stato costituito un fondo relativo alle penali maturate nei confronti del gestore del servizio, penali che sono destinate ad essere reinvestite in attività connesse al TPL.

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

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

I rischi relativi a garanzie concesse o ricevute sono stati indicati nei conti d'ordine per un importo pari all'ammontare della garanzia prestata

Gli impegni sono stati indicati nei conti d'ordine al valore nominale, desunto dalla relativa documentazione.

I rischi per i quali la manifestazione di una passività è probabile sono descritti nelle note esplicative e accantonati secondo criteri di congruità nei fondi rischi.

Dati sull'occupazione

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

Organico	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
Dirigenti	2	2	
Impiegati	8	7	1
Operai			
Altri			
	10	9	1

Fra gli impiegati vi sono tre quadri, ed un dirigente è stato utilizzato in comando dal Comune di Modena fino al 30 giugno 2006.

Attività

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
121.659	107.980	13.679

Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione costi	Valore 31/12/2005	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore 31/12/2006
Impianto e ampliamento					
Ricerca, sviluppo e pubblicità					
Diritti brevetti industriali	79.065	26.884		28.055	77.894
Concessioni, licenze, marchi					
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti	28.915	14.850			43.765
Altre					
Arrotondamento					
	107.980	41.734		28.055	121.659

Precedenti rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni

Il costo storico all'inizio dell'anno è così composto.

Descrizione costi	Costo storico	Fondo amm.to	Rivalutazioni	Svalutazioni	Valore netto
Impianto ampliamento					
Ricerca, sviluppo e pubblicità					
Diritti brevetti industriali	121.691	42.626			79.065
Concessioni, licenze, marchi					
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti	28.915				28.915
Altre					
Arrotondamento					
	150.606	42.626			107.980

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
14.795.852	14.407.595	388.257

Terreni e fabbricati

Descrizione	Importo	
Costo storico	10.361.721	
Rivalutazione monetaria		
Rivalutazione economica		
Ammortamenti esercizi precedenti	(1.021.553)	
Svalutazione esercizi precedenti		
Saldo al 31/12/2005	9.340.168	di cui terreni
Acquisizione dell'esercizio		
Rivalutazione monetaria		
Rivalutazione economica dell'esercizio		
Svalutazione dell'esercizio		
Cessioni dell'esercizio		
Giroconti positivi (riclassificazione)		
Giroconti negativi (riclassificazione)		
Interessi capitalizzati nell'esercizio		
Ammortamenti dell'esercizio	(203.312)	
Saldo al 31/12/2006	9.136.856	di cui terreni

Impianti e macchinario

Descrizione	Importo
Costo storico	6.805.229
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(1.901.637)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31/12/2005	4.903.592
Acquisizione dell'esercizio	75.792
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(656.782)
Saldo al 31/12/2006	4.322.602

Attrezzature industriali e commerciali

Descrizione	Importo
Costo storico	142.907
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(117.387)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31/12/2005	25.520
Acquisizione dell'esercizio	33.339
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(5.680)
Saldo al 31/12/2006	53.179

Altri beni

Descrizione	Importo
Costo storico	116.407
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(28.927)
Svalutazione esercizi precedenti	
Saldo al 31/12/2005	87.480
Acquisizione dell'esercizio	26.339
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(24.303)
Saldo al 31/12/2006	89.516

Immobilizzazioni in corso e acconti

Descrizione	Importo
Saldo al 31/12/2005	50.835
Acquisizione dell'esercizio	1.142.864
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Saldo al 31/12/2006	1.193.699

Contributi in conto investimenti

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	incremento o esercizio	imputazioni precedenti	imputazioni e esercizio	valore residuo
Risconto contributo rete filoviaria	1.032.914		121.699	-	911.215
Risconto contributo controllo avm	58.008				58.008
Risconto adeguamento filovia 2005	121.699		6.085	12.170	103.444
Risc. Contr. Hw servizio a chiamata	25.118		10.165	5.025	9.928
Risc. Contr software servizio a chiamata	18.235		7.464	3.647	7.124
Risc. Contr. Paline etab. ferm.	20.839		4.633	2.501	13.705
Risc. Contr. Software applicativo	54.586		10.917	10.917	32.752
Risc. Contr. Avm in funzione	19.640	131.560	1.963	3.928	145.309
Risconto contributo filovia S.Anna	638.218		144.301	63.822	430.095
Risconto contributo estensione linee filoviarie	4.231.451		956.731	423.145	2.851.575
Risconto contributo fabbricati	913.275		74.158	18.265	820.852
Risconto contributo impianti fissi filovia	434.250		218.745	43.425	172.080
Risconto contributo estensione filovia		306.867			306.867
Risconto contributo L 204/95	3.594.852				3.594.852
Risconto contributo L. 194/98	194.716	97.358	182.450	95.378	14.246

Risconto contributo L. 472/99	105.969	52.984			158.953
Totale	11.463.770	588.770	1.739.311	682.223	9.631.005

I risconti non movimentati si riferiscono ad investimenti non ancora in ammortamento.

III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
3.012	3.012	

Partecipazioni

Descrizione	31/12/2005	Incremento	Decremento	31/12/2006
Imprese controllate				
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altre imprese	3.000			3.000
Arrotondamento				
	3.000			3.000

Si tratta della quota di partecipazione nell'associazione ALMA, con sede in Forlì, associazione che riunisce le agenzie locali per la mobilità.

Crediti

Descrizione	31/12/2005	Incremento	Decremento	31/12/2006
Imprese controllate				
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altri	12			12
Arrotondamento				
	12			12

Si tratta di depositi cauzionali.

C) Attivo circolante

II. Crediti

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
7.959.493	5.584.101	2.375.392

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze.

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	248.210			248.210
Verso imprese controllate				
Verso imprese collegate				
Verso controllanti				
Per crediti tributari	6.564.488			6.564.488
Per imposte anticipate	45.403			45.403
Verso altri	1.101.392			1.101.392
Arrotondamento				
	7.959.493			7.959.493

Nei crediti tributari sono compresi crediti Iva per euro 6.465.113 di cui euro 2.537.799 già chiesti a rimborso nel 2007.

Nei crediti verso altri sono compresi tra l'altro euro 606.456 per penali da incassare, euro 345.220 verso la regione, ed euro 40.784 per rimborso oneri CCNL.

Le imposte anticipate per euro 45.403 sono relative a differenze temporanee deducibili per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo nell'ultima parte della presente nota integrativa.

IV. *Disponibilità liquide*

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
2.087.174	9.415.159	(7.327.985)

Descrizione	31/12/2006	31/12/2005
Depositi bancari e postali	2.085.337	9.414.400
Assegni		
Denaro e altri valori in cassa	1.837	759
Arrotondamento		
	2.087.174	9.415.159

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

D) **Ratei e risconti**

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
3.163	359	2.804

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

La composizione della voce è così dettagliata

Descrizione	Importo
Risconti su abbonamenti	560
Risconti su corsi aggiornamento	1.900
Risconti su canoni manutenzioni	634
Risconti bollo auto	69
	3.163

Passività

A) Patrimonio netto

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
10.046.817	10.008.601	38.216

Descrizione	31/12/2005	Incrementi	Decrementi	31/12/2006
Capitale	5.312.848			5.312.848
Riserva da sovrapprezzo az.	780.519			780.519
Riserve di rivalutazione	717.060			717.060
Riserva legale	82.824	6.144		88.968
Riserve statutarie				
Riserve per azioni proprie in portafoglio				
Altre riserve				
Riserva straordinaria	832.649	51.695		884.344
Versamenti in conto capitale				
Versamenti conto copertura perdita				
Fondo contributi in conto capitale art. 55 T.U.	2.224.861			2.224.861
Riserva per amm.ti anticipati art. 67 T.U.				
Fondi riserve in sospensione di imposta				
Riserve da conferimenti agevolati				
Riserve di cui all'art. 15 d.l. 429/1982				
Fondi plusvalenze (legge168/1982)				
Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n. 124/1993				
Riserva non distribuibile ex art. 2426				
Riserva per conversione / arrotondamento in Euro	1		1	
Altre .				
Arrotondamento .				
Utili (perdite) portati a nuovo	(65.055)	65.055		
Utile (perdita) dell'esercizio	122.894	38.217	122.894	38.217
	10.008.601	161.111	122.895	10.046.817

I movimenti si riferiscono alla destinazione dell'utile del bilancio al 31.12.2005.

Il capitale sociale è così composto:

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	5312848	1
Azioni Privilegiate		
Azioni A Voto limitato		
Azioni Prest. Accessorie		
Azioni Godimento		
Azioni A Favore prestatori di lavoro		
Azioni senza diritto di voto		
ALTRO		
Totale	5.312.848	

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.)

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota disponibile Per distribuzione
Capitale	5.312.848	B	
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	780.519	A, B, C	
Riserve di rivalutazione	717.060	A, B	
Riserva legale	88.968	B	
Riserve statutarie		A, B	
Riserva per azioni proprie in portafoglio			
Altre riserve	3.109.205	A, B, C	884.344
Utili (perdite) portati a nuovo		A, B, C	
Totale			884.344
Quota non distribuibile			
Residua quota distribuibile			884.344

(*) A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite; C: per distribuzione ai soci

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	212.571
	780.518

B) Fondi per rischi e oneri

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
1.093.712	264.971	828.741

Descrizione	31/12/2005	Incrementi	Decrementi	31/12/2006
Per trattamento di quiescenza				
Per imposte, anche differite				
Altri	264.971	843.712	14.971	1.093.712
Arrotondamento				
	264.971	843.712	14.971	1.093.712

Gli incrementi sono relativi ad accantonamenti dell'esercizio, per euro 817.200 relativi alle penali da reinvestire ed euro 26.492 per oneri di produttività. I decrementi sono relativi a utilizzi dell'esercizio degli oneri di produttività 2005.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
187.178	157.242	29.936

La variazione è così costituita.

Variazioni	31/12/2005	Incrementi	Decrementi	31/12/2006
TFR, movimenti del periodo	157.242	30.797	861	187.178

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2006

verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

D) Debiti

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
3.998.847	9.339.672	(5.340.825)

I debiti sono valutati al loro valore nominale e la scadenza degli stessi è così suddivisa.

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Obbligazioni				
Obbligazioni convertibili				
Debiti verso soci per finanziamenti				
Debiti verso banche				
Debiti verso altri finanziatori	6.972			6.972
Acconti				
Debiti verso fornitori	3.836.390			3.836.390
Debiti costituiti da titoli di credito				
Debiti verso imprese controllate				
Debiti verso imprese collegate				
Debiti verso controllanti				
Debiti tributari	47.667			47.667
Debiti verso istituti di previdenza	29.426			29.426
Altri debiti	78.392			78.392
Arrotondamento				
	3.998.847			3.998.847

I debiti verso fornitori sono rappresentati quasi esclusivamente da fatture del gestore del servizio ATCM spa.

I debiti verso altri riguardano le spese addebitate dalla Provincia e dal Comune di Modena per il personale comandato.

Non vi sono debiti assistiti da garanzia reale su beni sociali.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
9.643.799	9.747.720	(103.921)

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

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo
Ratei passivi su retribuzioni	12.794
Ratei passivi su contributi ricevuti	9.631.005
	9.643.799

Conti d'ordine

Descrizione	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
Sistema improprio dei beni altrui presso di noi			
Sistema improprio degli impegni	2.398.478	3.019.407	(620.929)
Sistema improprio dei rischi	2.827.026	2.032.850	794.176
Raccordo tra norme civili e fiscali	2.395.555	1.349.883	1.045.672
	7.621.059	6.402.140	1.218.919

Fra gli impegni:

contratti di mutuo stipulati dalla scissa con la Cassa Depositi e Prestiti in relazione ai beni oggetto di trasferimento, a carico e garantiti dai Comuni ove i beni insistono, per euro 1.443.438;

contributi (ex legge 194/1998 e legge 472/1999) assegnati alla società per Euro 955.040.

Fra i rischi:

Fidejussioni ricevute dal gestore del servizio per complessivi euro 2.032.850

Fidejussioni da appaltatori 54.466

Fidejussioni per rimborso IVA 739.710

Fra il raccordo tra norme civili e fiscali:

perdite generate nell'esercizio 2003 euro 380.180, perdite generate nell'esercizio 2004 euro 379.533, perdite generate nell'esercizio 2005 euro 339.003 e perdite generate nel presente esercizio euro 228.530, spese di rappresentanza da dedurre euro 1.089, accantonamenti tassati euro 1.067.220.

Conto economico

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
25.522.668	24.199.888	1.322.780

Descrizione	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.319.929	1.484.795	(164.866)
Variazioni rimanenze prodotti			

Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	24.202.739	22.715.093	1.487.646
	25.522.668	24.199.888	1.322.780

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione. In particolare le penali sono state accolte fra gli altri ricavi per avere una perfetta correlazione per la differenza fra valore e costi della produzione, essendo il relativo accantonamento alla voce B13.

B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
25.498.142	24.147.818	1.350.324

Descrizione	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	4.122	5.953	(1.831)
Servizi	22.999.744	22.358.072	641.672
Godimento di beni di terzi	26.394	21.070	5.324
Salari e stipendi	430.802	333.534	97.268
Oneri sociali	128.159	104.085	24.074
Trattamento di fine rapporto	30.797	26.535	4.262
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	47.522	57.585	(10.063)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	28.055	37.643	(9.588)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	890.078	871.828	18.250
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante			
Variazione rimanenze materie prime			
Accantonamento per rischi		250.000	(250.000)
Altri accantonamenti	843.712	14.971	828.741
Oneri diversi di gestione	68.757	66.542	2.215
	25.498.142	24.147.818	1.350.324

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci e Costi per servizi

Sono strettamente correlati a quanto esposto nella parte della Relazione sulla gestione e all'andamento del punto A (Valore della produzione) del Conto economico.

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.

Altri accantonamenti

Si tratta delle penali da reinvestire già descritte in precedenza.

Oneri diversi di gestione

Sono rappresentati principalmente da imposte non legate al risultato dell'esercizio, in particolare l'ICI per euro 64.031.

C) Proventi e oneri finanziari

	Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
	123.363	130.107	(6.744)
Descrizione	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti (Interessi e altri oneri finanziari)	123.363	130.107	(6.744)
Utili (perdite) su cambi			
	123.363	130.107	(6.744)

Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi su titoli					
Interessi bancari e postali				112.568	112.568
Interessi su finanziamenti					
Interessi su crediti commerciali					
Altri proventi				10.795	10.795
Arrotondamento					
				123.363	123.363

E) Proventi e oneri straordinari

	Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
	(77.067)	(30.365)	(46.702)

Descrizione	31/12/2006	Anno precedente	31/12/2005
Plusvalenze da alienazioni		Plusvalenze da alienazioni penali 2004	29.000
		storno costi personale comandato	7.187
		rimborsi oneri ccnl 2004	2.024
Varie	564	Varie	16.535
Totale proventi	564	Totale proventi	54.746
Minusvalenze		Minusvalenze	
Imposte esercizi		Imposte esercizi	
corrispettivi aggiunti 2005	(56.102)	corrispettivi aggiuntivi 2004	(66.114)
storno personale comandato	(13.516)	storno costi personale comandato	(10.658)
minori oneri filovia	(3.008)		
rimboso provincia	(2.342)		
Varie	(2.663)	Varie	(8.339)
Totale oneri	(77.631)	Totale oneri	(85.111)
	(77.067)		(30.365)

Imposte sul reddito d'esercizio

	Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
	32.605	28.918	3.687
Imposte	Saldo al 31/12/2006	Saldo al 31/12/2005	Variazioni
Imposte correnti:	67.334	39.589	27.745
IRES			
IRAP	67.334	39.589	27.745
Imposte sostitutive			
Imposte differite (anticipate)	(34.729)	(10.671)	(24.058)
IRES			
IRAP	(34.729)	(10.671)	(24.058)
	32.605	28.918	3.687

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

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 solo in riferimento all'IRAP, in quanto la particolare struttura della società prevede anche per i futuri esercizi, versamenti da parte degli enti soci a copertura dei costi in maniera tale che non vi sarà emersione di materia imponibile IRES.

Le principali differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate si riferiscono alle spese di rappresentanza deducibili nei prossimi esercizi (per complessivi euro 1.089) e all'accantonamento rischi contrattuali di euro 250.000 già effettuato nell'esercizio 2005 e l'accantonamento

penalità da reinvestire di euro 817.200, che importano complessivamente imposte anticipate per IRAP per euro 45.403 di cui euro 34.729 di competenza dell'esercizio.

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 futuro.

Altre informazioni

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli amministratori, compresi gli oneri previdenziali, e ai membri del Collegio sindacale (articolo 2427, primo comma, n. 16, C.c.).

Qualifica	Compenso
Amministratori	128.268
Collegio sindacale	22.082

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

Modena, 29 marzo 2007

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
GALLERANI NERINO



*Relazione del Collegio Sindacale
esercitante attività di controllo contabile
all'Assemblea dei soci*

AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 - 41100 MODENA (MO) Capitale sociale Euro 5.312.848,00
i.v.

Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di controllo contabile

Signori Azionisti della AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Parte prima

Relazione ai sensi dell'art. 2409-ter, primo comma, lettera c) del Codice Civile

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società AGENZIA TPL DI MODENA SPA chiuso al 31/12/2006. La responsabilità della redazione del bilancio compete all'organo amministrativo della società AGENZIA TPL DI MODENA SPA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi per la revisione contabile. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile.

Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 30/03/2006.

3. A nostro giudizio, il sopramenzionato bilancio nel suo complesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società AGENZIA TPL DI MODENA SPA per l'esercizio chiuso al 31/12/2006, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio d'esercizio.

Parte seconda

Relazione ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile

1. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2006 la nostra attività è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

2. In particolare:

- Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
- Abbiamo partecipato a n. 1 Assemblea dei soci e a n. 14 adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestatamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
- Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa.
- Abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo-contabile, oltre che sull'adeguatezza 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 al riguardo non abbiamo alcuna osservazione da fare.

3. Nel corso dell'esercizio, nel rispetto delle previsioni statutarie, siamo stati periodicamente informati dagli amministratori sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione. In particolare, le operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società nel corso dell'esercizio sono state le seguenti:

- L'esercizio 2006 è stato il secondo esercizio di gestione a regime del Contratto di Servizio con ATCM scaduto il 31/12/2006; allo stato attuale si è in regime di prorogatio e l'Agenzia sta predisponendo le modalità ed i contenuti del nuovo Contratto di Servizio.
- L'attività di controllo sulla gestione del contratto di servizio ha messo in evidenza il verificarsi di una serie di non conformità agli obblighi contrattuali per le quali sono state determinate penali per un ammontare pari a € 817.220 in corso di pagamento da parte del gestore secondo un piano di rateizzazione concordato; tali somme verranno destinate alla qualificazione del TPL. Gli analoghi controlli svolti nel 2006 hanno messo in evidenza un certo miglioramento nella gestione dei servizi, soprattutto nel secondo semestre; l'entità delle penali relative non è ancora stata oggetto di definizione.
- Nel corso dell'esercizio 2006 è proseguito lo sforzo di manutenzione della rete che ha riguardato, fra l'altro, la riorganizzazione dei servizi scolastici, il potenziamento dei servizi Prontobus.
- Nel corso dell'esercizio 2006 il CdA di Agenzia ha predisposto un piano di lavoro e di investimenti biennale di cui viene, sistematicamente ed in tempi ravvicinati, aggiornato lo stato di attuazione .
- Tra le nuove attività si segnala, in particolare, il progetto City-Porto Modena per la distribuzione delle merci nell'area del centro storico di Modena; tale progetto troverà attuazione nel corso del 2007.

Il Collegio può ragionevolmente assicurare che le azioni poste in essere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali.

4. Nel corso dell'esercizio non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ai sensi dell'art. 2408 del C.C..
5. Al Collegio Sindacale non sono pervenuti esposti; inoltre il Collegio Sindacale ha verificato la corretta applicazione delle novità normative contenute nella Legge 296/2006 (legge finanziaria 2007). In questo ultimo ambito è stato verificato che sono stati rispettati i limiti retributivi riguardanti il Presidente e i componenti del CdA.
6. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge.
7. Il Collegio ha esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2006, in merito al quale riferiamo quanto segue: l'utile di esercizio, pari a euro 38.217, risente della particolare consistenza dei proventi finanziari (euro 123.363) derivanti dalla disponibilità sul conto corrente bancario (mediamente elevata durante il primo semestre).
Per quanto riguarda l'attestazione che il bilancio d'esercizio al 31/12/2006 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Vostra Società, ai sensi dell'articolo 2409-ter del Codice Civile, rimandiamo alla prima parte della nostra relazione.
8. Gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dall'art. 2423, quarto comma, del Codice Civile.
9. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio positivo di Euro 38.217 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	24.970.353
Passività	Euro	14.923.536
- Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	10.008.600
- Utile (perdita) dell'esercizio	Euro	38.217
Conti, impegni, rischi e altri conti d'ordine	Euro	7.621.059

Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	25.522.668
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	25.498.142
Differenza	Euro	24.526
Proventi e oneri finanziari	Euro	123.363
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
Proventi e oneri straordinari	Euro	(77.067)
Risultato prima delle imposte	Euro	70.822
Imposte sul reddito	Euro	32.605
Utile (Perdita) dell'esercizio	Euro	38.217

Il conto economico confrontato con quello dell'esercizio precedente può essere riclassificato per maggiore chiarezza nel seguente modo:

	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
Ricavi netti e trasferimenti regionali	23.685.591	22.795.977	889.614
Costi esterni	23.942.729	22.716.608	1.226.121
Valore Aggiunto	-257.138	79.369	-336.507
Costo del lavoro	637.280	521.739	115.541
Margine Operativo Lordo	-894.418	-442.370	-452.048
Ammortamenti netti	331.288	330.676	612
Risultato Operativo	-1.225.706	-773.046	-452.660
Contributo enti soci	1.250.232	825.115	425.117
Proventi e oneri finanziari	123.363	130.107	-6.744
Risultato Ordinario	147.889	182.176	-34.287
Componenti straordinarie nette	-77.067	-30.364	-46.703
Risultato prima delle imposte	70.822	151.812	-80.990
Imposte sul reddito	32.605	28.918	3.687
Risultato netto	38.217	122.894	-84.677

L'incremento dei servizi programmati giustifica totalmente i maggiori contributi assegnati dai soci all'Agenzia, passati da 825.115 € del 2005 a 1.250.232 € del 2006, rispettando così gli impegni di concorso di 0,10 € per km di servizio, assunto dagli stessi con la Regione nell'Accordo di programma, ora scaduto.

10. Il Collegio Sindacale ha rilevato che le immobilizzazioni immateriali iscritte nell'attivo della stato patrimoniale per un importo di € 121.659 corrispondono a software applicativi e a software in formazione e che quelli entrati in funzione sono stati oggetto di procedure di ammortamento.
11. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.
12. Per quanto precede, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31/12/2006, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio d'Amministrazione per la destinazione del risultato dell'esercizio per il 5% a riserva legale e la parte restante a riserva straordinaria.

Modena, lì 03/04/2007

Il Collegio Sindacale

Presidente Collegio sindacale
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo

LEONARDI PAOLO
COLOMBINI LAURO
COSTI MARIA