

# Bilancio al 31/12/2007

*Assemblea dei Soci*

*5 maggio 2008*



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](mailto: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
Fari Simone	Consigliere

### Direttore Generale

Levizzani Enrico

### Collegio Sindacale

Leonardi Paolo	Presidente
Colombini Lauro	Sindaco effettivo
Costi Maria	Sindaco effettivo

# Bilancio al 31/12/2007

## Indice Generale

- *Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2007*
- *Bilancio al 31/12/2007:  
Stato Patrimoniale e Conto Economico*
- *Nota integrativa al bilancio al 31/12/2007*
- *Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di controllo contabile all'Assemblea dei Soci*



*Relazione sulla gestione del bilancio*

*al 31/12/2007*

## 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 31/12/2007

Signori soci,

il bilancio al 31/12/07 della vostra società ha chiuso con un sostanziale pareggio (+ 5.317 euro), a dimostrazione di una gestione economica attenta e prudente, come si addice ad una società che ha una finanza in gran parte derivata, costituita dai contributi della Regione e degli Enti Locali.

Il volume delle attività realizzate è aumentato; il fatturato è pari a 26.174.707 euro, con una crescita del 2% rispetto all'anno precedente e del 12% rispetto al 2004, anno di avvio dell'attività dell'Agenzia. L'andamento positivo del bilancio finanziario trova, per la prima volta, anche un riscontro positivo per quanto riguarda l'efficacia del servizio di trasporto pubblico.

I servizi acquistati dal Gestore ATCM nel 2007 sono 13.026.972 Km\*bus, con un incremento di 336.000 Km rispetto al 2006 (+2,6%) e di 525.000 Km rispetto al 2005 (+ 4,2%). Tale dato sconta comunque 57.000 Km\*bus (circa 1.700 corse) commissionati ad ATCM, ma non effettuati a causa di varie difficoltà e carenze; i servizi non effettuati per cause del gestore sono in forte calo rispetto agli anni scorsi (nel 2006 le corse non effettuate erano state circa 6.700) . Complessivamente nel biennio 2005/2007 crescono soprattutto i servizi urbani per i potenziamenti effettuati a Carpi e Sassuolo, subiscono una leggera flessione i servizi extraurbani, compensata dal forte incremento dei servizi non convenzionali (Prontobus).

Vett/km							
SERVIZIO	2005	2006	2007	Differenza 07/05	Differenza %	Differenza 07/06	Differenza %
URBANO	5.479.664	5.606.870	5.735.264	255.600	4,66%	128.394	2,29%
EXTRAURBANO	6.736.366	6.680.587	6.725.800	-10.566	-0,16%	45.213	0,68%
NON CONVENZIONALI	285.101	403.425	565.908	280.807	98,49%	162.483	40,28%
<b>TOTALE</b>	<b>12.501.132</b>	<b>12.690.882</b>	<b>13.026.972</b>	<b>525.841</b>	<b>4,21%</b>	<b>336.090</b>	<b>2,65%</b>

Corrispettivi ad ATCM							
	2005	2006	2007	Differenza 07/05	Differenza %	Differenza 07/06	Differenza %
Servizi minimi tpl	€ 21.084.219,64	€ 21.769.473,04	€ 22.576.007,61	1.491.788	7,08%	806.535	3,70%

I passeggeri trasportati sono aumentati di 555.000 passando dai 13.002.000 del 2006 ai 13.556.972 del 2007, con un incremento di oltre il 4%, a fronte di un incremento del 2,6% dei servizi, l'aumento si verifica soprattutto nei servizi urbani.

I motivi sono diversi, nello specifico:

- la lotta all'evasione del pagamento dei titoli di viaggio, condotta con decisione da ATCM ed accompagnata da una campagna di sensibilizzazione per accrescere il senso civico degli utenti, realizzata da Agenzia in collaborazione con il Comitato Consultivo degli Utenti del TPL; campagna rivolta in particolare verso gli studenti e gli immigrati. Tale azione, oltre ad avere effetti positivi sui bilanci di ATCM fa aumentare il senso civico della collettività; essa deve continuare, perché il fenomeno è ben lungi da essere debellato;
- il miglioramento della qualità dei servizi, in particolare della regolarità del servizio urbano di Modena; che ha visto ridurre costantemente le corse non fatte, producendo contestualmente una forte riduzione delle penali a carico del Gestore. Nel 2007 esse infatti saranno inferiori a 200.000 euro, più che dimezzate rispetto al 2006, e dovute soprattutto all'inadeguato utilizzo della filovia nella città di Modena, per difficoltà gestionali di ATCM.
- la regolarizzazione ed il potenziamento dei servizi realizzati negli ultimi due anni. A Modena i passeggeri sono aumentati nel 2007 rispetto al 2006 di 460.000 unità pari a circa il 6,2%, ed in particolare nel secondo semestre sono aumentati di 330.000 unità pari a circa il 10 %, a seguito della riorganizzazione di 6 linee avvenuta a luglio senza alcun incremento chilometrico, con una punta del 18,2% (+ 210.000 viaggiatori) per la linea 7 prolungata fino al Polo universitario. A Carpi, dopo il potenziamento del servizio urbano avviato nel luglio 2007, i passeggeri trasportati sono aumentati di 23.000 pax, pari a circa il 7,6%. A Sassuolo, dove il servizio è stato completamente rivisto e potenziato, sempre dal luglio scorso, i passeggeri sono aumentati nel secondo semestre di 2.300, pari al 6,8% rispetto all'anno precedente, invertendo una tendenza di continua diminuzione già in corso da diversi anni, che aveva raggiunto il -14,2% nei primi sei mesi del 2007. Il Prontobus ha visto crescere gli utenti da 33.000 a 60.000 viaggiatori pari al 79% nel biennio 2005-2007 e del 21% nell'ultimo anno, incremento dovuto sia all'estensione dei servizi che all'aumento dell'utenza per servizi già attivi da alcuni anni. Infine un dato interessante emerge anche nel servizio extraurbano, la linea 640 Sassuolo - Maranello - Vignola cd. "linea oro", oggetto nel 2007 di revisione della rete e

introduzione del cadenzamento a 30', registra un aumento di 50.000 utenti, passando da 240.000 a 290.000, pari a circa il 21% in più rispetto all'anno precedente.

Viaggiatori				
Servizio	2006	2007	Differenza	Differenza %
Urbano Modena	7.405.457	7.862.880	457.423	6,2%
Urbano Carpi	300.483	323.389	22.906	7,6%
Urbano Sassuolo	75.495	71.513	-3.982	-5,3%
640 Maranello-Sassuolo	241.907	292.915	51.008	21,1%
Prontobus	48.805	59.485	10.680	21,9%

Viaggiatori				
Servizio	II ° semestre 2006	II ° semestre 2007	Differenza	Differenza %
Urbano Modena	3.305.203	3.635.466	330.263	10,0%
Urbano Sassuolo	34.060	36.361	2.301	6,8%

Viaggiatori				
Servizio urbano Modena	2006	2007	Differenza	Differenza %
Linea 7	1.197.914	1.415.847	217.933	18,2%

L'aumento degli utenti a Modena è tanto più significativo se confrontato con i dati a livello nazionale, che, secondo quanto rilevato nel "Rapporto sulla Mobilità", elaborato annualmente da un importante Istituto di ricerca (ISFORT), rilevano che gli utenti del trasporto pubblico non crescono, nonostante l'aggravamento dei fenomeni di congestione e di inquinamento nelle aree urbane delle grandi e medie città. L'aumento dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico non è, ovviamente, sufficiente ad invertire la tendenza di un servizio ancora poco utilizzato, i segnali sono però indicativi di un percorso corretto, che deve essere perseguito comunque con costanza. Il servizio di trasporto pubblico è utilizzato da alcune specifiche categorie di utenti, i cosiddetti "obbligati" (anziani, donne, studenti ed ora immigrati), ancora però non incide in modo sostanziale sulla mobilità complessiva, questa prima e positiva inversione di tendenza, non modifica le difficoltà del TPL a conquistare nuovi utenti. Un cambiamento sostanziale della diversione modale a favore del TPL potrà avvenire non solo agendo sulla qualità del servizio, ma attivando politiche finalizzate a "disincentivare" l'uso eccessivo dell'auto privata.

L'Agenzia ha comunque cercato di svolgere il proprio ruolo operando con tenacia per qualificare e riorganizzare i servizi, per accrescerne l'appetibilità per il cittadino. La ricerca di maggiore regolarità dei servizi è stata perseguita non solo aggiornando gli orari a causa del continuo peggioramento della velocità commerciale, che significherebbe accettare il semplice prolungamento del tempo di viaggio, ma anche riadeguando, d'intesa con i Comuni, i percorsi delle linee, cercando

di non peggiorare la velocità commerciale, agendo sui punti critici della viabilità e realizzando interventi di preferenziamento per i bus.

Gli interventi principali realizzati sono: le nuove corsie preferenziali dentro l'area del Policlinico di Modena e l'ingresso riservato alla stazione FS attraverso via Galvani, interventi realizzati nella prima fase di revisione della rete urbana di Modena; i preferenziamenti semaforici realizzati a Carpi, a Sassuolo e a Fiorano, contestualmente alla riorganizzazione dei servizi; la nuova corsia preferenziale per i bus in ingresso alla stazione ferroviaria di Castelfranco.

Questi interventi non incidono significativamente sulla velocità commerciale e non cambiano sostanzialmente, ma sono comunque interventi necessari, possibili ed efficaci da perseguire maggiormente, soprattutto nei principali centri urbani e sugli itinerari extraurbani che rappresentano le linee di forza del servizio. Rimangono ancora troppi timori a procedere con decisione in tale direzione da parte di molti amministratori locali, preoccupati delle proteste di gruppi di cittadini o di qualche associazione di categoria. L'esperienza invece dimostra che tali proteste e polemiche, vengono riassorbite in breve tempo e si ottengono invece significativi riconoscimenti da parte di chi utilizza il trasporto pubblico.

Abbiamo riscontrato, ad esempio, una eccessiva preoccupazione per il "potenziale disagio" creato agli automobilisti per la breve sosta degli autobus per caricare gli utenti. Riteniamo che bisogna invece preoccuparsi maggiormente di chi si reca a piedi ad una fermata dell'autobus, di chi deve attendere il mezzo spesso al freddo o sotto la pioggia. Così ci pare eccessiva la preoccupazione per l'impatto (rumore, inquinamento) prodotto dal passaggio degli autobus nei centri urbani, dove circolano anche altri mezzi pesanti, in numero sicuramente maggiore

A questo proposito non abbiamo convenuto con le richieste pervenuteci da alcune amministrazioni locali, di spostare le fermate del trasporto extraurbano all'esterno dei centri abitati, per agevolare la fluidità del traffico, ma creando ovviamente molti disagi agli utenti del TPL. Le fermate devono essere realizzate dove abitano i cittadini e non dove creano meno problemi al traffico, inoltre devono essere fornite di pensiline per renderle più comode, e dotate di maggiori informazioni per gli utenti, ed ancora più importante devono essere accessibili in sicurezza, attraverso marciapiedi di approdo. Con la collaborazione di molti comuni l'Agenzia nel 2007 ha installato oltre 30 nuove pensiline e 20 "paline intelligenti", che entreranno in funzione a breve permettendo informazioni in tempo reale sui tempi di attesa dei bus.

Un nuovo terreno d'impegno per l'Agenzia è stato quello della presenza ai tavoli di concertazione promossi dagli enti locali per la pianificazione territoriale ed urbanistica. Portando un

contributo finalizzato al potenziamento del trasporto pubblico e suggerendo che la localizzazione delle funzioni urbane sia il più possibile intercettabile dalle direttrici del TPL, soprattutto ferroviario. Abbiamo partecipato alla elaborazione del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, cercando di contrastare la dispersione urbana che è una delle principali cause dell'esplosione della domanda di mobilità e della inefficienza del TPL, sollecitando, contestualmente, la individuazione di alcuni "corridoi di mobilità multimodale" tra la città e i principali centri extraurbani, in cui attivare specifici interventi di velocizzazione del TPL e collocare i nuovi insediamenti, valorizzando in particolare gli assi ferroviari. Abbiamo partecipato alle conferenze previste dall'iter dei Piani Strutturali Comunali, ed abbiamo dato il nostro contributo per l'adozione di piani particolareggiati, richiedendo che, tra le infrastrutture previste, fossero contemplate anche quelle per il TPL, come ad esempio le fermate, che sistematicamente vengono dimenticate, e proponendo la localizzazione di nuovi terminal attrezzati per l'interscambio e i necessari interventi di preferenziamento per i bus.

Il maggiore utilizzo del TPL non può prescindere da politiche rivolte all'efficacia dei servizi, ma, senza attivare politiche di disincentivazione della mobilità privata, il cui uso, soprattutto dell'auto, continua a crescere in particolare nelle piccole città e nei centri minori, anche per effetto della continua dispersione degli insediamenti produttivi e residenziali, l'attuale squilibrio modale non verrà modificato. Tutti gli esperti affermano che senza politiche di disincentivazione dell'uso dell'auto anche gli eventuali consistenti incrementi nella quantità e nella qualità dei servizi di TPL producono un incremento dell'utenza proporzionalmente minore dell'incremento del servizio, diminuendone l'efficacia ed aumentandone i costi.

In questi ultimi 10/15 anni, a differenza di quanto sostenuto da diverse Associazioni imprenditoriali ed opinion leader, le Amministrazioni Locali e statali hanno potenziato la viabilità, realizzando nuove strade, rotonde, svincoli; possiamo affermare che ciò ha cambiato la percezione dei cittadini sulla "criticità traffico" decretandone un miglioramento? Possiamo affermare che la mobilità nelle città è meno caotica di prima e che l'inquinamento atmosferico ed acustico è diminuito? Sembra invece di poter affermare che sia aumentato l'allarme sociale a causa del crescere dell'inquinamento atmosferico e della incidentalità stradale. Non è solo una questione di percezione; le "esternalità negative" della mobilità nel nostro territorio rimangono forti e sono crescenti. Gli spazi pubblici sono sempre più occupati dalle auto in sosta, sottraendoli ad usi più importanti come la socializzazione; i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico rimangono gravi, ed i loro effetti sulla salute vengono sistematicamente sottovalutati, tanto da esporre le città alle possibili e pesanti sanzioni da parte della Comunità Europea per il mancato rispetto degli

standard sulla qualità dell'aria e sui limiti massimi delle emissioni sonore. È evidente che le politiche di limitazione dell'uso dell'auto privata sono più comprensibili nelle grandi città, dove forti sono i livelli di congestione e l'inquinamento raggiunge valori altissimi, ma dove la concentrazione della popolazione e delle attività socio-economiche rende possibile servizi di trasporto pubblico più efficaci, a differenza della nostra realtà urbane dove invece la congestione è limitata soprattutto alle principali vie di accesso alla principali città nelle ore di punta, si parcheggia abbastanza agevolmente, ed il servizio di trasporto pubblico è tutto sommato di qualità, per frequenze e capillarità della rete. Comunque anche nelle nostre principali città, Modena, Carpi e Sassuolo, in cui i problemi della mobilità non sono certamente "drammatici" è necessario attivare concrete politiche di limitazione della mobilità privata. Le soluzioni tecniche sono conosciute e sono pure note le "buone prassi" già realizzate in città analoghe, soprattutto in nord europa. Senza pensare alla introduzione del "pedaggio" per l'ingresso in città, più adatto alle grandi metropoli, si possono attivare altre azioni praticabili ed efficaci, quali, ad esempio: l'allontanamento del traffico dalle aree centrali e residenziali; la riduzione della velocità media; la sottrazione di superfici stradali alle auto per riservarla ai marciapiedi; le piste ciclabili "protette"; le corsie per i bus; la regolazione della sosta; il divieto di transito per i mezzi pesanti nelle aree urbane sensibili; l'estensione delle ZTL e delle aree pedonali e delle "zone 30".

Alcune novità, a questo proposito, sono annunciate soprattutto a Modena: il controllo agli accessi alla ZTL già dalla prossima estate; l'ampliamento dell'area a sosta regolamentata a partire da un paio di anni; l'estensione delle corsie preferenziali sulla via Emilia Est e Ovest, essenziali anche per velocizzare l'accesso dei servizi extraurbani. Altri Comuni hanno attivato politiche a favore del TPL, realizzando significativi interventi infrastrutturali. Occorre continuare ed estendere queste esperienze creando anche sinergie tra le diverse amministrazioni, evitando di lasciare soli gli amministratori che con coraggio perseguono le soluzioni più difficili. Richiamare l'esigenza di disincentivare la mobilità privata non significa uno sconfinamento dell'Agenzia dalle proprie funzioni ma creare le condizioni affinché le attività di riorganizzazione e potenziamento del TPL raggiungano il massimo della propria efficacia.

L'Agenzia nel corso del 2007 ha operato con decisione per il miglioramento dei servizi e come nel passato ritiene doveroso dar conto sinteticamente di quanto realizzato e quanto ci proponiamo di fare in futuro, in modo da mettere i Soci nelle condizioni di valutare l'attività svolta e di dare indicazioni ed indirizzi.

#### **1. La 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 richiede continui interventi di adeguamento,

dettati dalle richieste delle Amministrazioni Locali e degli utenti e per seguire l'evoluzione dell'assetto urbano e della mobilità scolastica. Nell'ultimo triennio sono stati riorganizzati e modificati una quantità di servizi pari a 2 milioni di bus/km, circa il 15% della totalità dei servizi del bacino modenese. La rilevante riprogrammazione dei servizi è stata effettuata, di concerto con i Comuni interessati ed in collaborazione con ATCM, con uno sforzo sempre teso ad offrire nuovi servizi, ma ricercando la contestuale razionalizzazione di servizi esistenti ritenuti improduttivi con pochi utenti la settimana; ciò ha consentito di rispondere alle diverse richieste del territorio contenendo di molto i costi.

Le modifiche ai servizi, nel corso del 2007 sono state molto più frequenti rispetto a quanto convenuto in Assemblea dei Soci, che prevedeva due momenti, uno a settembre alla ripresa del servizio scolastico ed uno a gennaio; ci poniamo di raggiungere tale obiettivo nel corso del 2008.

I principali interventi realizzati sono stati:

- a. il miglioramento dei servizi scolastici. I principali adeguamenti e potenziamenti dei servizi sono avvenuti in particolare nel 2006, finalizzati a portare gli studenti direttamente ai plessi scolastici (Modena, Sassuolo, Finale Emilia e Mirandola) senza bisogno di interscambio presso le autostazioni ed alcune importanti modifiche dei servizi in Appennino. Nel 2007 si sono attivate le seguenti iniziative:
  - i. il rafforzamento dell'intesa con i Presidi degli istituti scolastici per coordinare il calendario scolastico e gli orari di entrata e di uscita dai diversi Istituti. Una malintesa autonomia ha prodotto una situazione di forte differenziazione del calendario scolastico, con Istituti che iniziano anche 6-7 giorni prima degli altri. Al fine di non attivare i servizi anche per pochi studenti, abbiamo concordato con i Direttori scolastici le date di inizio e fine dei servizi e i giorni di vacanza, al fine di contenere il numero dei giorni di servizio e i conseguenti costi: ogni giorno in più di servizio costa infatti oltre 70.000 euro. Nonostante abbiamo previsto ben 4 giorni in più del Calendario Scolastico Regionale, tra l'altro uno in più rispetto al 2006, sono ancora troppi gli Istituti che non tengano conto delle date concordate ed iniziano comunque due o tre giorni prima, creando difficoltà agli studenti. Anche in futuro cercheremo, con il supporto dell'Assessorato all'Istruzione della Provincia, di concertare ancora meglio il calendario con i Direttori, nella speranza che la Regione intervenga con indicazioni più vincolanti, evitando così di sprecare risorse pubbliche e di creare disagi;
  - ii. l'aumento dei mezzi in particolare nei servizi extraurbani nella fascia di punta diretti a Mirandola, Finale E., Vignola e Carpi per tenere conto dell'incremento

del numero degli studenti, che modificandosi abbastanza rapidamente ogni anno e non essendo preventivamente conosciuti, ci costringe a repentini adeguamenti dei servizi. Visto anche il crescente trend demografico, sempre di più emerge la necessità, anche per ridurre i relativi costi, che su tali servizi vengano impiegati mezzi di maggiori dimensioni, fino a 18 mt., a tale proposito ATCM oltre ai 2 già utilizzati ha previsto l'acquisto di ulteriore 5 mezzi.

- b. il potenziamento dei servizi Prontobus. Sono 8 le aree in cui è attivo il servizio, sempre più apprezzato dai cittadini, come dimostra l'incremento dei passeggeri trasportati. Questi servizi trasportano più passeggeri dei preesistenti e costosi servizi di linea, che erano così poco frequenti da non incontrare le esigenze dell'utenza. Non siamo nella fase di sperimentazione di una nuova modalità di erogazione del servizio, ma abbiamo ormai consolidato una delle esperienze di servizi flessibili tra le più estese d'Italia, che comunque merita una attenta riflessione prima di procedere ad eventuali ulteriori sviluppi. A questo proposito il Consiglio di Amministrazione ha avviato, in un recente incontro con i Comuni interessati, una verifica sulla efficacia e sulla sostenibilità economica di questi Servizi ed ha individuato alcuni orientamenti per il futuro. Le principali linee guida per l'attivazione dei nuovi servizi, confermano quelle già utilizzate e sono: evitare la sovrapposizione tra i servizi di Prontobus con gli altri servizi di linea, ricercandone la massima integrazione, anche attraverso l'estensione del sistema tariffario STIMER anche a tali servizi; incidere maggiormente sull'informazione agli utenti per i nuovi servizi e ripetendo campagne di informazione, in collaborazione con i Comuni, per i servizi esistenti; riconsiderare le modalità di gestione di tale servizio da parte di ATCM, che forse è maggiormente adatto a piccole aziende più flessibili, questa questione è di spettanza dei soci di ATCM.

Dopo l'istituzione dei servizi Prontobus a Castelfranco, con estensione a San Cesario e Nonantola, che sta ottenendo risultati positivi, dopo l'estensione del servizio Prontobus a Carpi e le modifiche operate a quello di Fiorano, per porre rimedio ad un avvio del tutto insoddisfacente e dopo i miglioramenti realizzati ai servizi di Modena, abbiamo attivato un nuovo servizio a Serramazzoni, con una innovativa caratteristica, quella della integrazione tra il servizio Prontobus ed i servizi scolastici comunali, che a parità di servizio consente un interessante risparmio economico per il Comune. Nel corso del 2008 è previsto l'avvio di un nuovo servizio a Maranello e Formigine, al fine di collegare le frazioni con i Capoluoghi e la riorganizzazione del prontobus a Modena per estenderlo a nuove aree, oggi servite da linee scarsamente utilizzate.

- c. l'adeguamento dei servizi extraurbani. Dopo le molte modifiche attivate nel corso del 2006, lo scorso anno, si è proceduto, sulla base delle richieste pervenute delle Amministrazioni Comunali e dagli utenti, a diverse riorganizzazioni dei servizi, tra i quali:
- i. l'adeguamento della linea Maranello - Fiorano - Sassuolo, con modifiche al tracciato in ingresso all'area urbana di Sassuolo, per velocizzare l'accesso alla stazione dei treni e al nuovo terminal di scambio con i servizi urbani; la riorganizzazione è avvenuta il luglio scorso, con il contestuale incremento delle corse per avvicinarsi al cadenzamento dei servizi a 30', come ipotizzato dal nostro Nuovo Piano TPL Extraurbano. ATCM ha inserito su tale linea alcuni nuovi mezzi di tipo sub urbano, più adatti per l'incarozzamento alle caratteristiche urbane dell'area;
  - ii. la modifica dei percorsi delle linee nell'area urbana di Castelfranco per accedere al nuovo terminal bus presso la stazione dei treni favorendo l'interscambio gomma e ferro e con la istituzione di nuove fermate nell'area urbana;
  - iii. la modifica dei percorsi delle linee extraurbane a Medolla e Cavezzo, per servire i due nuovi terminal, realizzati dai Comuni, che hanno indubbiamente migliorato la sicurezza consentendo l'intescambio in condizioni più agevoli per l'utenza.

## **2. Lo sviluppo e riorganizzazione dei servizi.**

Nel corso del 2007, nonostante le difficoltà finanziarie in cui si è dibattuto il TPL, non ci siamo limitati a gestire al meglio l'esistente, ma abbiamo profuso un grande sforzo per lo sviluppo dei servizi, iniziando ad attuare il nuovo Piano del TPL approvato nella Assemblea di bilancio nell'aprile scorso. Il Piano prevede una modifica sostanziale della rete che è rimasta immutata per molti anni nonostante nel frattempo fossero cambiate profondamente molte realtà urbane e quindi i bisogni di mobilità della popolazione. I principali contenuti del Piano sono: l'integrazione dei servizi su gomma con i servizi ferroviari e con le altre modalità di trasporto; la individuazione di scenari alternativi di rete; il ridisegno della rete extraurbana; la revisione dei servizi urbani di Modena, Carpi e Sassuolo; l'attivazione di un nuovo servizio urbano a Vignola; l'ulteriore potenziamento dei servizi di Prontobus.

Già nel recente passato sono state introdotte diverse modifiche al servizio, come la nuova linea 13 per l'Ospedale di Baggiovara, e i nuovi servizi Prontobus, che complessivamente hanno coinvolto servizi per oltre un milione di Km\*bus. Con il 2007 è iniziata l'attuazione vera e propria delle previsioni del Piano, con l'attivazione dei primi progetti di sviluppo, in accordo con le relative

Amministrazioni Comunali e potendo contare, vista la mancanza di risorse aggiuntive della Regione, solo sulle risorse messe a disposizione dagli Enti Soci, la cui non adeguatezza alle esigenze espresse ha obbligato l’Agenzia a programmare ed attivare contemporaneamente interventi di razionalizzazione dei servizi scarsamente efficaci.

I primi progetti di sviluppo hanno riguardato i servizi urbani, in quanto sono le realtà in cui è più urgente intervenire per contribuire a ridurre il traffico automobilistico e l’inquinamento atmosferico. I progetti attivati hanno riguardato:

- la revisione del Trasporto Urbano di Modena, che ha visto quale principale intervento la modifica delle tre linee filoviarie, ed in particolare il prolungamento della linea 7 fino alla facoltà di Ingegneria con la realizzazione di 3 nuove fermate; e sono state modificate altre tre linee bus, con l’obiettivo di coprire nuove zone di crescita urbana e regolarizzare e velocizzare i percorsi, in modo da ridurre disservizi e ritardi, tutto questo senza aggiungere mezzi in più e quindi senza costi aggiuntivi per il gestore. L’intervento principale è stata la realizzazione della busvia dentro il Policlinico ed è stato creato in via Galvani l’accesso esclusivo al TPL alla stazione ferroviaria. Le modifiche apportate stanno producendo risultati tangibili in termini di incremento dei passeggeri, soprattutto sulla linea 7.;
- il potenziamento del servizio urbano a Carpi, con la istituzione della quarta linea (Linea Gialla) e la contemporanea revisione delle altre tre, per offrire una maggiore copertura territoriale e mantenendo l’integrazione con i servizi ferroviari. I risultati in termini di incremento dei passeggeri sono importanti (+10% negli ultimi 6 mesi), riprendendo una crescita degli utenti che negli ultimi due anni stava scemando;
- il rifacimento completo del servizio urbano di Sassuolo; il servizio precedente perdeva da anni passeggeri e diventava sempre più marginale ed antieconomico. Sono state sostituite le due precedenti linee circolari



*Nuovo rendez-vous Urbano di Sassuolo (Mo)*

con tre nuove linee urbane, integrate tra loro e con il servizio ferroviario, in un nuovo rendez-vous presso la stazione della ferrovia Modena/Sassuolo; il modello di servizio è analogo a quello di Carpi. Nel contempo sono stati migliorati i collegamenti con il nuovo Ospedale di Sassuolo e con i Comuni del comprensorio ceramico attraverso il potenziamento della Linea Maranello/Sassuolo. Le modifiche apportate hanno richiesto diversi adeguamenti alla viabilità urbana ed il preferenziamento semaforico di alcune intersezioni, in modo da garantire la regolarità del servizio; interventi che hanno richiesto un importante impegno da parte del Comune. I risultati che ora vediamo sono sicuramente incoraggianti. Il progetto di revisione dei servizi nell'area si completerà con il puntuale cadenzamento, a 30,' della ferrovia Modena-Sassuolo; la realizzazione di un nuovo terminal per i servizi extraurbani a Sassuolo, per la cui realizzazione il comune di Sassuolo, con il supporto di Agenzia, ha ottenuto uno specifico finanziamento del Ministero dell'Ambiente; la realizzazione di un nuovo terminal a Maranello.

Nel corso del 2008 procederemo alla seconda fase di revisione del servizio urbano di Modena, che contempla diversi interventi, quali:

- l'aggiunta di una nuova linea (la 14°) nella fascia ferroviaria,
- il prolungamento dell'esercizio della linea 7 fino alle 24 con una frequenza di 15', da Fs fino al Polo Universitario,
- la modifica dei percorsi delle sei linee che non sono state ancora oggetto di modifica, al fine di incrementarne la copertura territoriale e servire aree della città oggi non servite dal TPL,
- la modifica della frequenza oraria di molte linee, oggi a 30', con potenziamenti negli orari di punta e la contestuale riduzione del servizio nelle ore di morbida di alcune linee a 10' scarsamente utilizzate, per recuperare i Km\*bus necessari per i previsti potenziamenti,
- l'estensione del servizio Prontobus a tutta l'area della città.

Questa impegnative modifiche, concordate con il Comune, saranno accompagnate da una serie di adeguamenti delle fermate, dalla realizzazione di altri tratti preferenziali in via Emilia Est, in v.le Monte Kosica e in via Fabrizi e dalla rimozione di alcuni punti critici, necessari per migliorare l'appetibilità del servizio.

Entro il corrente anno è intenzione del Consiglio attivare, inoltre, anche la nuova linea bus che colleghi le aree urbane dei comuni di Spilamberto, San Cesario, Piumazzo, Nonantola con la stazione di Castelfranco, progetto previsto dal nuovo Piano del TPL Extraurbano, in modo da favorire gli interscambi con i servizi ferroviari, in particolari quelli diretti a Bologna. Le risorse per tale nuovo servizio saranno recuperate con la riduzione delle frequenze della linea 19, la Vignola/Castelfranco/Modena e la modifica del capolinea a Modena, non più presso la Stazione

delle Corriere ma nel nuovo Terminal per servizi Urbani ed extraurbani presso via Gottardi. Per la realizzazione del terminal di Gottardi e la riorganizzazione dell'area di stazione a Castelfranco i Comuni di Modena e Castelfranco, con il supporto dell'Agenzia, hanno ottenuto uno specifico finanziamento di 440.000 euro da parte del Ministero dell'Ambiente, nell'ambito di un Programma Nazionale di interventi strutturali in ambiente urbano diretti alla riduzione dell'impatto ambientale derivante da traffico urbano.

Proseguiremo l'attuazione del nuovo Piano del TPL per fasi successive, in funzione delle risorse aggiuntive che ci verranno stanziare dalla Regione e dagli Enti Locali Modenesi. Nel corso del 2009 vorremmo avviare la progettazione del servizio urbano di Vignola, la revisione dei collegamenti di quest'area con Modena, attraverso la realizzazione di un terminal tra le linee bus e i servizi ferroviari, presso la stazione dei treni di Vignola, per migliorare l'accessibilità dei passeggeri ai servizi di TPL; le opere saranno ovviamente concordate con il Comune di Vignola e con la società SubUrbana (FER).

### 3. Gli investimenti realizzati ed in corso di realizzazione.

E' proseguita la manutenzione straordinaria del patrimonio aziendale, costituito delle infrastrutture essenziali del TPL (filovia, depositi, fermate e stazioni, che, come è noto, vengano messe a disposizione del gestore a cui è stato affidato il servizio), sulla base dello specifico piano triennale che l'Assemblea dei soci ha recentemente approvato, per un investimento complessivo di oltre 6 MI

€. Molti sono comunque gli interventi già attivati, in particolare in alcuni depositi, come il rifacimento del sistema di lavaggio dei bus a Modena e a Carpi, la riasfaltatura dei piazzali dei terminal a Mirandola e Vignola, la sostituzione dell'impianto di prevenzione incendi a Carpi. Altri sono invece in corso, come il rifacimento della



copertura del deposito di Finale, *Fermata filoviaria Campi/Università (linea 7 Modena)* ora in eternit, con la previsione di installare anche dei pannelli solari per la produzione di energia elettrica. I principali interventi strutturali realizzati o in corso di realizzazione riguardano:

a. l'adeguamento di alcuni tratti della rete filoviaria di Modena, al fine di migliorarne l'utilizzo, il prolungamento della filovia della linea 7 dal precedente capolinea Policlinico a quello di oggi in via Gottardi, presso la Facoltà di Ingegneria, con un investimento di oltre 1,5 MI€;

b. il concorso alla realizzazione di quattro moderni terminal per i bus a Medolla, Cavezzo, Sassuolo e Castelfranco, veri poli di interscambio modale tra diverse tipologia di servizi e con il sistema dei parcheggi. Le opere strutturali sono state realizzate dai Comuni interessati mentre



*Nuovo Terminal di Cavezzo (Mo)*

aMo ha provveduto ad installare le pensiline e le paline a messaggio variabile;

c. la ristrutturazione di alcune autostazioni, sempre d'intesa con i comuni interessati, per migliorarne la fruizione e il confort, come quelle nei Comuni di Pievepelago e Concordia, anche attraverso operazioni di valorizzazione immobiliare;

d. l'installazione di nuove fermate, soprattutto per il Prontobus, di oltre 30 nuove pensiline e di una ventina di pannelli a messaggio variabile; i Comuni hanno realizzato le opere civili ed Agenzia ha fornito e installato le opere fuori terra, appunto paline, pensiline, pannelli video, porta orari, ecc.



*Nuovo Terminal di Medolla (Mo)*

Nel corso del 2008 continueremo l'attuazione del nostro Piano di manutenzione triennale, con la realizzazione di diversi interventi, in articolare:

- e. il consolidamento strutturale di alcuni depositi in montagna, soggetti ad alcuni piccoli movimenti franosi;
- f. l'avvio della realizzazione del nuovo deposito dei bus a Pavullo, in sostituzione di quello esistente collocato in un edificio residenziale, con una situazione di sicurezza non ottimale, da realizzarsi in una nuova area individuata dal Comune. Il nuovo deposito verrà finanziato anche attraverso la valorizzazione immobiliare dell'attuale deposito, del resto già concordata con lo stesso Comune;

- g. la sostituzione di tutte le paline del TPL extraurbano, dotandole anche dei necessari supporti per gli orari; tale attività può essere anche l'occasione per sollecitare i Comuni a realizzare, là dove mancanti, piattaforme di sosta e marciapiedi per far attendere gli utenti in sicurezza;



*Piazza Ciro Menotti a Fiorano Modenese (Mo)*

- h. il supporto al Comune di Modena per la costruzione del terminal dei bus in via Gottardi, con relativo parcheggio di interscambio per le auto, moto e bici e il supporto al Comune di Castelfranco per il completamento del terminal bus presso la stazione FS, da concludersi entro settembre in occasione della modifica dei servizi dell'area;
- i. il completamento della riorganizzazione del terminal di Camposanto in modo da favorire l'interscambio con la nuova fermata ferroviaria;
- j. la riorganizzazione del terminal servizio extraurbano alla stazione ferroviaria di Sassuolo, riorganizzazione della accessibilità e collegamento pedonale tra le stazioni della Modena - Sassuolo, della Sassuolo - Reggio E. e il rendez-vous dei servizi urbani di Sassuolo. Intervento che ha avuto un finanziamento di 120.000 € dal Ministero dell'Ambiente.

Gran parte della progettazione e della direzione lavori delle opere di competenza dell'Agenzia sono state fatte internamente, dai nostri tecnici, con un notevole risparmio economico.

#### **4. La nuova opportunità dello sviluppo ferroviario.**

L'Agenzia ha continuato a prestare la massima attenzione ai servizi ferroviari nel nostro bacino, anche se la competenza è in capo alla Regione.

La nostra Provincia sconta, rispetto alla media nazionale, un deficit assai rilevante per quanto riguarda la dotazione di linee ferroviarie e stazioni: il capoluogo è collegato via ferro alle sole stazioni di Castelfranco Emilia, sulla direttrice nazionale Milano – Bologna, e di Carpi, sulla linea Modena – Verona, direttrice di rilievo strategico per i collegamenti con il centro Europa ma esercita con un servizio lento, a cadenza non costante nell'arco della giornata e poco adatto alle esigenze degli utenti. I centri di Formigine e Sassuolo sono collegati al capoluogo dalla linea ex-concessa Modena – Sassuolo, infrastruttura che per evidenti limiti di conformazione (penalizzanti caratteristiche della via, numerosità delle interferenze con la rete stradale, esiguità della distanza tra la sagoma ferroviaria, gli edifici e i confini proprietari circostanti), oltre che per la concorrenza del mezzo privato, fornisce un servizio inadatto a soddisfare la domanda di mobilità della cittadinanza. Logica conseguenza di questa situazione è lo scarsissimo uso del mezzo ferroviario per gli spostamenti di bacino, appena il 3% del totale (dati PTCP 1998).

Non vi è dunque dubbio che la mobilità provinciale abbia assoluto bisogno di una “cura del ferro”, attraverso un deciso potenziamento di servizi che possono conseguire velocità commerciali competitive con l'auto. Tra Modena e Carpi, ad esempio, si impiegano in treno 10-11 minuti, tra Modena e Castelfranco circa 7-8, tempi di percorrenza impossibili in automobile, mezzo col quale, nelle ore di punta, non è infrequente impiegare ben oltre il triplo del tempo per compiere lo stesso tragitto.

Con l'entrata in funzione della nuova linea AV/AC Milano - Bologna, che avverrà il 15 dicembre 2008, si creeranno enormi potenzialità per incrementare decisamente i servizi ferroviari regionali, anche nel nostro bacino. Sarà effettivamente possibile perseguire l'obiettivo di un esercizio ferroviario che dalla stazione ferroviaria di Modena colleghi ogni 30', cadenzati su tutta la giornata, i poli urbani di Reggio E., Carpi, Castelfranco, Bologna e Sassuolo. Anche Vignola e Savignano, così come Mirandola, San Felice e Camposanto, con il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Verona/Bologna, potranno essere collegati con Bologna ogni 60', con rinforzi a 30' nelle ore di punta. Già è attivo, e verrà migliorato, il servizio ferroviario tra Vignola e Bologna. Il cadenzamento degli orari ferroviari consentirà, inoltre, di pianificare le corrispondenze, limitando i tempi di attesa di un altro treno o di un bus, e con l'estensione di STIMER sarà possibile utilizzare qualsiasi mezzo (bus urbano, mezzi extraurbani, prontobus e servizi ferroviari regionali) con lo stesso titolo di viaggio, con grande comodità per gli utenti.

Tutto ciò sarà possibile a condizione che la Regione incrementi decisamente le risorse pubbliche per il sistema ferroviario regionale, da destinarsi:

1. al potenziamento dei servizi, modificando nello stesso tempo il riparto di tali risorse, attualmente poco rispondente alla reale dinamica della domanda di trasporto sul territorio regionale e più legato al contenuto di accordi e protocolli di intesa sottoscritti da FS/Trenitalia con le singole Amministrazioni;
2. all'acquisto di nuovo materiale rotabile, più veloce e comodo, che dovrà essere assegnato all'effettuazione dei diversi servizi a seconda della rispondenza delle sue specifiche tecniche (segnatamente capienza, velocità, accelerazione) alle caratteristiche dei medesimi;
3. alla qualificazione delle attuali stazioni e alla realizzazione di altre nuove, la dove utili per avvicinare il servizio agli utenti.

Il servizio ferroviario regionale può essere finalmente a tutti gli effetti la risorsa decisiva per modificare la suddivisione modale della mobilità, con la generazione di un virtuoso effetto traino sull'efficienza del sistema di TPL integrato ferro-bus e una più forte attrattività del mezzo pubblico su gomma, che vedrà i suoi servizi impostati per la distribuzione dell'utenza dalle stazioni alle destinazioni finali.

La Regione, anche in base agli obiettivi del recente "atto di indirizzo sul trasporto pubblico" approvato dal Consiglio Regionale, prevede il potenziamento dei servizi ferroviari regionali del 17% nel triennio e, per la prima volta, ha previsto nel suo bilancio triennale degli investimenti un cospicuo stanziamento di 160 milioni per l'acquisto di materiale rotabile e per gli adeguamenti infrastrutturali. L'assessorato Regionale sta predisponendo una proposta di sviluppo dei servizi, e di definizione dei nuovi orari ferroviari regionali, da realizzarsi per fasi, in ragione dell'entrata in esercizio delle infrastrutture previste dall'AV/AC. La scansione è la seguente: un incremento dell'11% entro il 2009, di un altro 6% entro il 2011, più una ipotesi di ulteriore sviluppo del 30% entro il 2015, come previsto dal PRIT.

A questo fine la Regione ha costituito un gruppo di lavoro formato dai gestori ferroviari, le Agenzie e le amministrazioni provinciali, a cui partecipiamo con assiduità e con capacità propositiva, riconosciuta dalla stessa Regione anche grazie al progetto di potenziamento dei servizi ferroviari concordato con i comuni.

L'ultima proposta regionale di potenziamento del servizio ha ribadito la previsione di incremento di 2.635.000 treni\*km entro il 2011 (+17% sull'attuale offerta, di cui l'11% entro il 2009), nonché la squilibrata ripartizione preannunciata (1.700.000 al bacino di Bologna, 300.000 a Parma, 94.000 a Modena) che penalizza il nostro territorio. A regime, Modena usufruirebbe di un collegamento ogni 15' per Bologna (Regionali Veloci senza fermate intermedie integrati con gli Intercity, con cui

determineranno un cadenzamento a 30' e rispetto ai quali dovranno dunque avere tracce orarie sostanzialmente omotachiche, e Regionali lenti cadenzati a 30'), di un collegamento ogni 30' per Carpi, Castelfranco e Sassuolo e di un collegamento ogni 30', con potenziamenti nelle fasce orarie di punta, con Reggio Emilia (con le stesse caratteristiche dei collegamenti veloci con Bologna, integrati da 6-8 coppie di Regionali lenti nelle fasce orarie di punta). Si tratta di un significativo passo in avanti rispetto alle precedenti proposte, con elementi di notevole virtuosità – su tutti la previsione di un treno ogni 15' per Bologna – che però sconta diverse incertezze in vista della sua reale messa in servizio:

1. la tempistica delle attuazioni. Nelle fasi I e II (traguardi 2009 e 2011) i potenziamenti su Modena rimangono insufficienti anche solo per regolarizzare gli attuali quadri orario;
2. la reale entità dei potenziamenti. Ad esempio, sulla Modena – Sassuolo la Regione dice di poter garantire il cadenzamento a 30' sino dalla fase I (2008-2009) con l'istituzione di sole 2 coppie di treni aggiuntive, mentre ce ne vorrebbero 9 sul nastro di 15 ore e 13 sul nastro di 18 ore. Mancano accenni ai nastri di servizio, che attualmente sono molto diversi da linea a linea (oltre 18 ore sulla dorsale, meno di 15 su Carpi e Sassuolo);
3. il deterioramento dell'attuale offerta di treni regionali a media percorrenza, in particolare per quanto riguarda Castelfranco, che verrebbe servita da treni ogni 30', ma con attestazioni a Modena (Carpi ogni 60') e Bologna e con fermate in tutte le stazioni (oggi è invece servita, oltre che dai regionali lenti, da 20 coppie di regionali veloci con attestazioni a Piacenza e Rimini);
4. la riduzione del servizio sulla dorsale: almeno 7-8 coppie di treni del servizio regionale/giorno in meno tra Piacenza/Parma e Modena;
5. nessun potenziamento del servizio (e, talora, un leggero peggioramento) nei centri minori della dorsale non toccati dal SFM.

Nei prossimi mesi la Regione sottoporrà la proposta alla consultazione degli Enti Locali e delle Associazioni degli utenti e in quella sede sarà necessario far sentire la nostra voce e far valere le nostre ragioni, come abbiamo comunque in questi mesi.

Nel corso del 2007, su mandato dei Comuni interessati, abbiamo approfondito l'analisi sul possibile rilancio del ruolo della ferrovia Modena - Sassuolo (MOSA). Questa ferrovia attualmente non è nelle condizioni di assolvere una funzione rilevante per il trasporto pubblico locale, nonostante attraversi un territorio molto urbanizzato, con oltre 250.000 abitanti, e nonostante gli ingenti

investimenti fatti nel passato, anche recente, con l'acquisto, ad esempio, di due nuovi treni "Minuetto", che dovrebbero essere consegnati tra qualche mese.

Il servizio offerto è inadeguato per la sua lentezza (impiega 37' per percorrere 19 Km), a causa dei limiti di conformazione infrastrutturale sopra richiamati, l'orario giornaliero presenta alcune interruzioni, il materiale rotabile è vecchio e le stazioni sono in gran parte inadeguate, spesso isolate dal contesto urbano e senza parcheggio di interscambio. Nonostante tali carenze, il prolungamento dei servizi fino alla stazione FS ha comunque consentito un aumento del 30% del numero dei passeggeri, a dimostrazione delle sue enormi potenzialità, qualora adeguatamente ammodernata.

I Comuni interessati ritengono, giustamente, che sia venuto il momento di avviare una riflessione seria sul ruolo e la funzione di questa ferrovia, in un'ottica di lungo periodo ed hanno affidato ad Agenzia un approfondimento tecnico che è stato attuato attraverso un apposito studio, consegnato e discusso con i medesimi Comuni nei mesi scorsi. Lo studio ha primo di tutto dimostrato l'inopportunità di riconvertire la ferrovia Modena/Sassuolo in una tramvia o il ricorso ad una ipotesi di Tram-treno, ipotesi che da tempo venivano ventilate quali possibili soluzioni ai molti problemi di questa linea. Queste ipotesi risultano inadeguate sia a risolvere i problemi delle interferenze con la viabilità che per accrescere la velocità e la frequenza d'esercizio; vetture di tipo non ferroviario sono inoltre incapaci di garantire elevate capienze, e causerebbero problemi di sovraffollamento nelle fasce orarie di punta. Lo studio ha inoltre indicato le modalità e gli interventi necessari per adeguare l'infrastruttura ferroviaria in modo da poter realizzare un esercizio ferroviario di tipo suburbano ad alta frequenza (15'), per dare un servizio adeguato a questo territorio. Tale adeguamento prevede peraltro l'integrazione con il progetto del Comune di Modena di metrotramvie e valuta molto interessante e fattibile un'eventuale estensione della tratta ferroviaria verso Maranello, che potrebbe diventare il polo di interscambio con i bus che provengono dalla Montagna, in modo da accorciare significativamente i tempi di accesso verso Modena.

Il conseguimento di questo insieme di obiettivi presuppone la profonda modifica della attuale infrastruttura ferroviaria e un adeguamento altrettanto profondo del programma di esercizio. Lo studio individua soluzioni di breve periodo, anche senza adeguamenti infrastrutturali importanti, utili ad aumentare la velocità di esercizio, istituendo così il cadenzamento a 30' che è ritenuto essere l'obiettivo minimo da perseguire, e rendendo dunque la ferrovia più appetibile, e soluzioni di medio e lungo periodo con importanti adeguamenti infrastrutturali; questi ultimi sono stati sottoposti all'attenzione della Regione e di FER in particolare, che nei mesi scorsi è subentrata ad ATCM nella gestione della infrastruttura e del servizio.

In questi ultimi mesi, Agenzia d'intesa con i Comuni interessati e sulla base delle indicazioni dello studio di cui sopra, ha avviato con FER le verifiche tecniche per individuare alcuni primi interventi,

sia sull'esercizio che sull'adeguamento infrastrutturale, ad esempio per rimuovere alcuni passaggi a livello e per adeguare alcune stazioni. Abbiamo costituito un tavolo tecnico che nei prossimi mesi deve mettere a punto i primi progetti preliminari, utili per accedere tra l'altro ai consistenti finanziamenti previsti dal bilancio triennale della Regione.

## **5. Il nuovo Accordo di Programma con la Regione.**

Il rinnovo dell'Accordo di Programma triennale per il TPL con la Regione ha costituito e costituisce uno dei principali impegni profusi dall'Agenzia, assieme alla Provincia e ai principali Comuni; esso infatti è lo strumento amministrativo essenziale per il finanziamento dei servizi minimi nel prossimo triennio, con cui vengono trasferite il 95% delle risorse necessarie per acquistare i servizi da ATCM attraverso l'apposito contratto di servizio. Il precedente Accordo è scaduto alla fine del 2006 e siamo di fatto nell'ambito di una tacita proroga.

L'Agenzia ha sollecitato in più occasioni la Regione, anche in sede di Associazione Regionale delle Agenzie e nei contatti diretti, a procedere in tal senso, senza ottenere, per ora, nessun risultato. In verità un primo adempimento la Regione lo ha fatto: nel corso del 2007 il Consiglio Regionale ha adottato, infatti, l'"Atto di Indirizzo per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale", che è l'atto preliminare per procedere alla stipula dei nuovi accordi di programma.

I contenuti dell'atto di Indirizzo sono del tutto condivisibili; esso infatti prevede il potenziamento del 20% dei servizi ferroviari e del 5% di quelli automobilistici, nel quadriennio 2007/2010; l'adeguamento all'inflazione programmata dei corrispettivi per i contratti di servizio con i gestori; il perseguimento di un riequilibrio nelle assegnazioni finanziarie tra i vari bacini, questione che abbiamo sollevato con forza in quanto l'attuale riparto ci penalizza: nuovi meccanismi premianti delle buone prassi; indirizzi per l'incentivazione degli investimenti, con priorità per l'adeguamento del materiale rotabile ferroviario e per la velocizzazione dei servizi su gomma, ecc. Non indica però gli stanziamenti di risorse per i vari bacini, che è compito dell'intesa Istituzionale sui servizi minimi e dei conseguenti accordi di Programma.

La Regione ha motivato il ritardo della stipula degli Accordi per la mancanza di certezze sulla entità delle risorse aggiuntive dello Stato per i Fondi Regionali Trasporti, senza i quali non sarebbe stato possibile nessun incremento dei contributi e quindi nessuna risposta seria alla grave crisi in cui si trovano tutte le aziende di trasporto, alle prese con adeguamenti dei corrispettivi del tutto inadeguati all'aumento dei costi, con pesanti deficit di bilancio di quasi tutti gli operatori, sia pubblici che privati.

La mancanza di attenzione verso il TPL, sia su ferro che su gomma, da parte del precedente Governo Nazionale è stata clamorosa: in 5 anni non ha stanziato un euro in più, portando il settore del TPL ad una delle più gravi crisi della sua storia nazionale.

Tale situazione ha indotto tutti i soggetti interessati (Regioni, Enti Locali, Organizzazioni Sindacali ed Imprenditoriali) a promuovere, a metà 2007, una pressante azione sul Governo perché dotasse il Paese di una seria politica del trasporto pubblico, ciò ha portato alla sottoscrizione di un importantissimo accordo, che prevede lo stanziamento di risorse finanziarie aggiuntive importanti per le Regioni, strutturali ed indicizzate, e la definizione delle modifiche legislative necessarie per il rilancio della liberalizzazione dei servizi, in modo da accrescerne l'efficienza e la qualità.

L'accordo, per la parte finanziaria, è stato recepito nella Legge Finanziaria 2008 mentre la parte relativa alle regole è contenuta in un "collegato alla Finanziaria" che si è perso con lo scioglimento anticipato del Parlamento. Almeno per la parte finanziaria siamo ad una svolta storica: per la prima volta le Regioni possono contare su una entrata certa, che si incrementerà di anno in anno in funzione della crescita dei consumi di gasolio nella singola regione (visto che è legata all'utilizzo di una parte dell'accisa), quindi non dipendenti dagli stanziamenti annuali.

L'incremento di risorse per l'Emilia-Romagna è pari a circa 35 Ml € nel 2008, 40 nel 2009 e 45 nel 2010, finalizzati ai servizi su gomma e ferroviari delle ex concesse. Sono rimasti esclusi i servizi ferroviari regionali acquistati da Trenitalia, che necessitano di un analogo provvedimento del Parlamento, che la caduta del Governo ha reso per ora impossibile, con la conseguenza di indurre Trenitalia a minacciare, in mancanza di un adeguamento dei corrispettivi da parte delle Regioni, un taglio del 25 % dei servizi, cosa francamente inaccettabile e molto preoccupante. La nostra Regione è comunque al riparo da tali rischi, in quanto l'adeguamento dei corrispettivi è già compreso nelle regole della gara recentemente svolta dalla Regione per l'assegnazione dei servizi ferroviari, vinta da Trenitalia assieme ai gestori locali.

Gli stanziamenti prima citati permettono alla Regione di procedere rapidamente alla definizione dell'Intesa Istituzionale sui servizi minimi in sede di Conferenza Regionale delle Autonomie e alla successiva sottoscrizione dell'Accordo di Programma triennale 2008/2010 con le Agenzie, le Province e i Comuni con più di 50.000 abitanti.

Le prime ipotesi di riparto delle risorse finanziarie tra i diversi bacini non ci hanno soddisfatto pienamente, soprattutto perché non era presente un vero riequilibrio nelle assegnazioni delle risorse tra i vari bacini, in quanto il tradizionale riparto penalizza il nostro bacino. La pressione politica che abbiamo prodotto in queste ultime settimane, assieme agli assessori della Provincia e del Comune di Modena e Carpi, ha avuto effetti positivi. Ci dovrebbero essere assegnate risorse aggiuntive

importanti, per 1.700.000 euro nel 2008, altri 900.000 in più nel 2009 ed altri 500.000 in più nel 2010, con un riequilibrio non netto ma pur presente.

Si tratta ora di procedere rapidamente alla sottoscrizione del nuovo Accordo di Programma indispensabile, nel nostro caso, per attivare le procedure di gara per l'affidamento del servizio, sulla base degli orientamenti delle delibere sul rilancio del TPL nel bacino Modenese adottate da quasi tutti i Consigli comunali e dal Consiglio Provinciale nei mesi scorsi.

Nell'Accordo di Programma dovranno essere definiti anche gli investimenti per le infrastrutture al servizio del TPL nei prossimi tre anni. La disponibilità finanziaria della Regione per il sostegno degli investimenti è alquanto limitata; al nostro bacino verrà assegnato circa un milione di euro, molto meno di quanto previsto nel triennio precedente, che fu di oltre 5 milioni. Tale stanziamento, anche facendo conto su un incremento delle risorse dell'Amministrazione Provinciale già previsto nel Bilancio triennale e quello dei Comuni in cui si realizzeranno gli interventi, rende difficile la realizzazione del Programma di 20 ML€ di investimenti nel TPL che si sono proposti gli Enti locali Modenesi con le delibere di cui sopra; investimenti che sono essenziali per migliorare la velocità commerciale e la qualità dei servizi, con particolare attenzione al sistema delle fermate e dei terminal. In vista della sottoscrizione dell'Accordo di Programma abbiamo comunque avviato contatti con i Comuni per la messa a punto delle varie proposte di investimento, in modo da individuare le priorità di intervento appena conosciute le effettive risorse disponibili. La Regione ha individuato quale principale priorità la realizzazione delle corsie preferenziali nelle città capoluogo per migliorare la velocità commerciale e la regolarità del servizio. Le priorità per Modena sono la realizzazione di itinerari preferenziali in via del Pozzo, dall'uscita del Policlinico per proseguire sulla via Emilia Est fino all'ingresso in centro storico, e in via Emilia Ovest, da viale Italia alla stazione delle corriere, e di corsie preferenziali in via Monte Kosica nel tratto tra via Fabriani e viale Storchi, e in via Fabrizi nel tratto compreso tra via Muratori e via Contri; interventi già previsti dal Comune.

La necessità di migliorare la velocità commerciale si ha anche nelle linee di forza dei servizi extraurbani; inoltre è necessario continuare ad investire per migliorare la qualità e la sicurezza delle fermate e dei terminal di interscambio, nonché rendere più efficace il sistema di informazione agli utenti. Il rinnovo della flotta dei bus sconterà una forte carenza di risorse finanziarie rispetto a quelle stanziare nel passato: la Regione, con gli stanziamenti previsti da leggi nazionali, destinerà al nostro bacino non più di 3,5 ML€, (di cui 1,5 già assegnati), stanziamento non adeguato a mantenere l'età media dei mezzi di 8 anni. C'è da augurarsi lo stanziamento di nuove e consistenti risorse da parte del Governo Nazionale e della Regione nei prossimi anni, a supporto del rinnovato sforzo degli Enti locali.

## **6. La gestione del Contratto di servizio con ATCM.**

La situazione di incertezza sulla disponibilità finanziarie ha creato difficoltà nella gestione del Contratto di servizio tra aMo e ATCM. Il contratto è scaduto alla fine del 2006 ed è stato prorogato per il 2007, avvalendoci della prevista norma contrattuale. Non potendo procedere ad una seconda proroga per il 2008 ed in attesa delle necessarie certezze finanziarie per procedere alla nuova gara per l'assegnazione del servizio, abbiamo proceduto al rinnovo del Contratto per un solo anno, invece dei tre previsti, in modo da garantire la continuità del servizio di TPL.

Il rinnovo del Contratto di servizio è stata l'occasione per introdurre alcune importanti innovazioni, utili anche in vista della prossima gara, finalizzate al miglioramento della qualità del servizio. In particolare abbiamo:

- a. introdotto un sistema premiante qualora il gestore superi gli standard di qualità previsti dal contratto di servizio, quali l'incremento del numero dei passeggeri o il miglioramento dell'indice di soddisfazione dell'utenza. Il premio è quantificato per il 2008 pari all'1% del valore del corrispettivo, e utilizza risorse reperite dalle penali accantonate negli anni scorsi;
- b. introdotto una semplificazione nel sistema delle penali; in particolare è stato previsto un sistema di franchigie per i ritardi e i salti corse e per il mancato utilizzo dei filobus in città. Le modifiche non depotenziano il sistema ma lo rendono più flessibile anche tenendo conto che nel corso del 2007 la qualità del servizio è migliorata, fattore riscontrabile nell'indagine sulla customer satisfaction e nella decisa diminuzione dell'entità delle penali, che nel 2007 dovrebbe essere circa 200.000 euro, un livello ancora alto ma vicino a quello fisiologico;
- c. provveduto ad incrementare, nel 2007, il corrispettivo chilometrico di oltre 2%, per circa 500.000 euro, quindi oltre all'inflazione programmata, e che si incrementerà di un ulteriore 1,7% nel 2008, se arriveranno le risorse promesse dalla Regione. All'adeguamento del corrispettivo nel 2007 si è aggiunto anche l'adeguamento delle tariffe, attivato nel luglio scorso, che ha incrementato i ricavi da traffico del Gestore per altri 250.000 euro.
- d. provveduto ad adeguare anche la tipologia dei titoli di viaggio con l'introduzione di un nuovo abbonamento per i giovani e gli studenti; un biglietto forfetario, comunque inserito nella logica STIMER che permette l'integrazione, anche per viaggi diversi da quelli previsti.

Nel corso del 2008 la Regione è intenzionata ad estendere finalmente la tariffazione integrata STIMER a tutto il territorio regionale, ora in vigore solo nel nostro bacino da ben 12 anni. In attesa che i diversi gestori regionali si dotino degli apparati tecnologici necessari per la obliterazione dei titoli di viaggio, la Regione prevede di introdurre un titolo di viaggio valido per tutte le relazioni regionali, sul tipo di un abbonamento annuale. Questa scelta, opportuna, provoca una diversa divisione delle competenze relativamente: alla definizione delle zone tariffarie, che saranno modificate solo d'intesa con la regione; sull'entità delle tariffe, che saranno definite direttamente dalla Regione. Gli enti locali potranno modulare l'entità delle tariffe nei propri territori attraverso sconti o titoli preferenziali; integrando il mancato introito direttamente al gestore di riferimento. Le competenze sul sistema tariffario transitano verso la Regione e agli Enti Locali non rimane altro che intervenire politicamente.

## **7. Nuova Gara.**

I soci di ATCM, di fronte alla difficile situazione finanziaria dell'azienda, alla necessità di un ulteriore sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale, tenuto anche conto sia delle incertezze relativamente delle norme per la liberalizzazione dei servizi che della mancanza di chiare politiche per favorire la riorganizzazione industriale del settore, hanno ritenuto necessario procedere ad una nuova gara per individuare un partner industriale per ATCM, con contemporaneo affidamento del servizio per i prossimi 6 anni, nell'auspicio di portare nell'Azienda innovazioni manageriali necessarie per efficientare e risanare l'azienda stessa.

Si tratta di una gara dalle caratteristiche innovative e complessa ed impegnativa, che metterà a dura prova la capacità operativa della stessa Agenzia, a cui gli Enti Locali Modenesi hanno affidato la gestione delle procedure.

Tutti si auguravano che tale tipologia di gara, detta a "doppio oggetto", venisse esplicitamente recepita in una disposizione di legge, ad esempio nell'ambito del DdL Lanzillotta o nel "collegato alla Finanziaria 2008" per il rilancio della liberalizzazione dei servizi di trasporto. La conclusione anticipata della legislatura ha vanificato tale possibilità e quindi, nonostante le incertezze normative e in ragione delle valutazioni fatte e dei pareri di esperti, abbiamo deciso di procedere, nella consapevolezza che la situazione finanziaria di ATCM non ci consente nessun rinvio.

Sulla base delle indicazioni delle delibere dei soci, l'Agenzia ha avviato i primi adempimenti per lo svolgimento della gara. E' stato individuato, attraverso apposita gara pubblica, il consulente economico finanziario (advisor) che ci supporterà nelle procedure e che sonderà il mercato per individuare i soggetti industriali che siano interessati ed abbiano caratteristiche idonee per partecipare. Abbiamo predisposto il Progetto di scissione di una parte rilevante del patrimonio di

ATCM verso Agenzia, al fine di tutelarne la proprietà pubblica, e per ridurre le barriere di ingresso in ATCM degli eventuali partner industriali; il progetto sarà oggetto di approvazione delle Assemblee straordinarie di aMo ed ATCM.

Gli adempimenti principali che sono da attivare nei prossimi mesi, e sui quali ricercheremo un rapporto continuo con le Istituzioni Locali, sono i seguenti:

- predisposizione e pubblicazione, entro il mese di aprile o comunque appena avuto le informazioni certe relativamente le risorse regionali per i servizi che metteremo a gara per i prossimi anni, del bando di preselezione dei candidati, per individuare preliminarmente le imprese dotate di adeguati requisiti di solidità, esperienza e capacità manageriale a cui chiedere un'offerta vincolante, ;
- realizzazione, da parte dell'advisor delle attività di pre-marketing, per sollecitare l'interesse dei principali gruppi industriali del settore, attività in corso;
- predisposizione di diversi documenti informativi, il principale dei quali è finalizzato ad illustrare le caratteristiche del nostro servizio di trasporto e le politiche della mobilità nei principali centri urbani, con particolare riferimento alle politiche per la disincentivazione della mobilità automobilistica privata e agli interventi previsti per l'incremento della velocità commerciale da attivarsi nei prossimi anni, quali ad esempio la realizzazione di nuove corsie preferenziali, la rimozione dei punti critici, i preferenziamenti semaforici, che come si può facilmente comprendere sono molto importanti per i potenziali concorrenti nel mettere a punto delle offerte. In tale documento è necessario esplicitare gli investimenti che i Comuni e l'Agenzia si prefiggano di realizzare nei prossimi anni ed il piano di investimenti richiesti alla "nuova" ATCM. Occorrerà inoltre definire le politiche tariffarie che verranno attivate negli anni di durata del contratto di servizio. Nello stesso tempo andranno predisposti il disciplinare di gara, il capitolato tecnico e lo schema del piano industriale, che vedrà coinvolti per le opportune consultazioni gli Enti soci;
- realizzazione, da parte dei principali soci di ATCM, dell'intesa con le organizzazioni sindacali, in modo da favorire la procedura di ingresso del partner industriale e nel contempo dare adeguate garanzie di tutela per i lavoratori;
- infine la raccolta delle offerte vincolanti, il loro esame da parte di una commissione di tecnici esperti, la negoziazione con il soggetto industriale che ha presentato la migliore offerta, la definizione e sottoscrizione dei documenti contrattuali, da farsi entro la fine dell'anno, sono gli altri adempimenti per arrivare ad nuovo contratto di servizio con ATCM a partire dall'inizio 2009.

Le attività da svolgere sono molteplici, sia per l'Agenzia che per gli Enti soci; essi infatti dovranno approvare diversi atti, quali: le modifiche dello statuto di ATCM; la sottoscrizione di patti parasociali; il rinnovo dell'accordo di funzione che ha istituito l'Agenzia; l'approvazione del programma di investimenti concordato con il partner industriale.

## 8. Rapporti con l'utenza.

L'attenzione alle esigenze dell'utenza costituisce una delle caratteristiche salienti del modo di operare dell'Agenzia, atteggiamento riconosciuto da un crescente numero di utenti che si rivolgono a noi per chiedere informazioni o per avanzare critiche e denunciare disservizi. A tutti rispondiamo celermente e nel merito, ricercando con loro un rapporto personalizzato e non burocratico, facendo inoltre tesoro delle loro segnalazioni per introdurre continui miglioramenti ai servizi.

Da tre anni svolgiamo l'**indagine di Customer Satisfaction** sul grado di soddisfazione sul servizio percepito dagli utenti, intervistando sia utenti occasionali che abbonati. Emerge un giudizio complessivamente positivo sulla qualità percepita, in particolare da parte degli abbonati, che maggiormente utilizzano il servizio; l'indice è migliorato passando, in una scala da 1 a 10, da 7 del 2005 a 7,3 nel 2006. L'indagine non è solo finalizzata ad avere una valutazione complessiva sul gradimento dei servizi, ma soprattutto per individuare le criticità maggiormente avvertite dagli utenti, per cercare di eliminarle. Le criticità che maggiormente emergono sono: la regolarità del servizio, l'evasione del pagamento dei titoli viaggio, la qualità delle fermate. Su tutte e tre abbiamo prontamente adottato delle specifiche iniziative e altre ne stiamo adottando.

- Relativamente alla regolarità, che è negativamente influenzata dal crescente traffico, abbiamo proceduto, come accennato, a rivedere gli orari e i percorsi, in particolare di 6 linee in città e di diverse linee extrurbane ed assieme ai comuni sono stati realizzati diversi interventi di preferenziamento del bus o di rimozione di particolari punti critici. Ma è anche cresciuta l'attenzione del gestore nella realizzazione dei servizi, con forte riduzione in particolare delle corse saltate. Con l'entrata in funzione del sistema di controllo satellitare della flotta avremo a disposizione un formidabile strumento per migliorare la regolarità e rispettare maggiormente gli orari di passaggio alle fermate.
- Relativamente alla qualità delle fermate extraurbane, diversi sono gli interventi realizzati per installare nuove pensiline e per ammodernare e realizzare nuovi terminal, ed è in corso la graduale installazione dei pannelli a messaggio variabile nelle principali fermate e nelle stazioni, per fornire informazioni in tempo reali agli utenti, ed infine entro l'estate inizierà la sostituzione di tutte le attuali paline extraurbane. Tale attività è anche l'occasione per rivedere la collocazione di diverse fermate, ubicate in luoghi non idonei rispetto alla sicurezza degli

utenti, al fine di realizzare nuove fermate là dove necessarie per servire meglio le nuove residenze e i potenziali utenti.

- Relativamente all'evasione del pagamento dei titoli di viaggio il Gestore, come già ricordato, ha attivato una decisa azione di contrasto, che sta manifestando importanti risultati. Occorre continuare l'azione di controllo, soprattutto verso gli studenti. Il nuovo abbonamento introdotto nel luglio scorso per i giovani, di fatto del tipo annuale e a corse illimitate, toglie qualsiasi pretesto a quanti ritengano che sia il titolo di viaggio a favorire l'evasione.
- Nel corso del 2007 è proseguita l'attività del **Comitato Consultivo degli Utenti**, istituito dall'Agenzia come previsto dalla L.R. n. 30 ed in base ad un apposito regolamento. Il Comitato è un organismo dotato di propria autonomia, con funzioni consultive e di proposta alla stessa Agenzia e agli Enti Locali. E' stato consultato sulle principali proposte di modifiche o di istituzione di nuovi servizi, ha condiviso le attività di sensibilizzazione verso gli utenti per il pagamento del titolo di viaggio, ha dato il proprio contributo per la realizzazione della nuova carta dei servizi. E' un organismo nuovo, poco sperimentato in Italia, sicuramente utile per sollecitare la massima attenzione alle esigenze degli utenti, ma evidenzia anche delle difficoltà operative: di partecipazione dei componenti e la tendenza ad assumere spesso un atteggiamento rivendicativo. L'esperienza ancora breve ha indotto il Consiglio di Amministrazione a prorogare la validità dell'attuale regolamento di un altro anno, in modo da avere il tempo necessario per avviare una riflessione approfondita prima di formalizzare il Regolamento definitivo, il quale dovrà prevedere alcune innovazioni nella composizione del Comitato e sulla modalità di nomina dei suoi componenti. Avvieremo questa attività nei prossimi mesi, e faremo tesoro delle esperienze degli altri 4 Comitati istituiti di recente in altri bacini provinciali e dei risultati di un prossimo Convegno regionale organizzato dai Comitati Utenti stessi in cui la Regione potrà fare il punto sul ruolo di tale organismo e delineare un indirizzo regionale più puntuale.

## 9. Le nuove attività dell'Agenzia.

In coerenza con gli indirizzi dell'Assemblea dei soci ed in ragione della sollecitazione della Regione a fare delle Agenzie gli strumenti degli enti locali sugli aspetti complessivi della mobilità e quindi non solo per il TPL, e sulla base di precise richieste degli Enti soci, l'Agenzia si è impegnata, compatibilmente con le proprie limitate risorse umane, ad estendere le proprie azioni verso alcune nuove attività. Alcune già avviate nel 2007 proseguiranno in futuro. Quelle più rilevanti riguardano:

- a. la gestione della concessione **degli abbonamenti agevolati** a determinate categorie di utenti, rivolte a pensionati a basso reddito e ad invalidi, sostenuti da specifici contributi

della Regione e dei Comuni. Abbiamo recentemente sottoscritto un nuovo accordo con le Organizzazioni Sindacali dei pensionati e con le Associazioni degli invalidi che ha fissato regole condivise per la concessione degli abbonamenti agevolati. E' stato inoltre rilanciato l'abbonamento ATCM Card Senior, per le persone con più di 60 anni se donne o 65 se uomini, rivolto soprattutto a coloro che non hanno le condizioni di reddito o il grado di invalidità per poter accedere agli abbonamenti agevolati; questo titolo di viaggio prevede uno sconto per i viaggi nelle ore di morbida che è stato incrementato dal 20% al 30%. Questa iniziativa sta incontrando un notevole interesse, sono stati richiesti 2000 abbonamenti, ciò ci induce a continuare questa iniziativa anche attraverso una specifica campagna informativa da realizzarsi assieme alle associazioni sindacali;

- b. l'avvio, dal luglio scorso, del nuovo servizio di distribuzione delle merci nel centro storico, denominato **City Porto** e realizzato su incarico del Comune di Modena; l'iniziativa è finalizzata a razionalizzare l'attuale caotico afflusso di mezzi nella parte più delicata della città, utilizzando mezzi elettrici o a metano. La gestione operativa del nuovo servizio è stato affidato ad una cooperativa sociale e ha come principali interlocutori gli operatori della logistica operanti a Modena. Il servizio è partito lentamente ma il numero delle consegne si sta incrementando, sono già 5 gli operatori che lo utilizzano. Il servizio ha dimostrato buona affidabilità, che ci viene riconosciuta dagli stessi operatori, ma il suo successo è legato al rigoroso controllo delle regole di limitazione all'accesso dei veicoli commerciali in centro, sia relativamente agli orari che alla caratteristica dei mezzi. L'entrata in esercizio del controllo automatico dell'accesso al centro storico aiuterà nel perseguire il definitivo decollo dell'iniziativa;
- c. una ulteriore area di intervento attivata è quella delle politiche di **Mobility Management**. Abbiamo sottoscritto una convenzione con i comuni dell'area delle ceramiche, che individua l'Agenzia come il Mobility Manager d'area, e contiene le azioni da attivare nei prossimi tre anni, in particolare: predisposizione del Piano della rete ciclabile comprensoriale, con caratteristiche di omogeneità di regole d'utilizzo e di segnaletica, e uniformità di materiali; l'avvio in tutti i Comuni del servizio Bike-Sharing; la sperimentazione di nuove modalità per andare a scuola per gli studenti delle 5 elementari e delle 1° medie inferiori di Formigine; la sottoscrizione di un accordo con la Ferrari per la razionalizzazione degli spostamenti casa lavoro dei propri dipendenti, assieme al Comune di Maranello. Si sta avviando una analoga iniziativa con la Maserati ed infine stiamo operando per rilanciare le iniziative di Mobility Management, in particolare la navetta, già operativa, per i lavoratori della Tetrapak e Caprai, la cui

competenza è passata dal Comune di Modena all'Agenzia, con l'obiettivo di estendere l'attività anche alle altre aziende presenti a Modena Ovest. Altre iniziative sono avviate con altri comuni e con l'amministrazione Provinciale, che si svilupperanno nei prossimi mesi (in particolare relative alle azioni previste nel Piano provinciale di tutela e risanamento della qualità dell'aria), potendo anche contare sulle specifiche risorse finanziarie concesse Ministero dell'Ambiente per 200.000 euro;

- d. dall'inizio del 2008 l'Agenzia gestisce le fermate del Comune di Modena, prima gestite direttamente dal Comune stesso; il passaggio anche delle fermate degli altri Comuni principali permetterà una gestione unitaria di tutta la rete delle fermate della Provincia, al fine permettendo maggiore omogeneità nella manutenzione, un migliore sfruttamento dei possibili ricavi dalla vendita della pubblicità. Per il futuro si tratta di valutare se l'Agenzia deve continuare a gestire tale attività direttamente o se è preferibile inserirla nel capitolato tecnico della prossima gara per l'affidamento dei servizi, per trasferirla Gestore, a cui dovrà andare ovviamente anche la gestione degli introiti pubblicitari.

Nel prossimo futuro siamo impegnati a verificare, con la Provincia, la gestione di alcune nuove attività amministrative nel settore dei trasporti, che la Regione ritiene opportuno che siano affidate alle Agenzie, come ad esempio le concessione delle autorizzazioni per i **servizi non di linea**, in particolare i servizi di noleggio da rimessa con conducente, o altre incombenze amministrative simili.

Come si può constatare, le nuove attività si sono incrementate notevolmente. Fino ad oggi sono state gestite dall'attuale struttura tecnica dell'Agenzia, con l'apporto di qualche collaborazioni a tempo parziale, ma che ha richiesto ad ogni collaboratore uno sforzo in più. Qualora siano assegnati nuovi compiti l'attuale struttura dell'Agenzia va potenziata adeguatamente ed in questo senso è intenzione del Consiglio di Amministrazione predisporre una precisa proposta, da valutare anche in sede di rinnovo dell'accordo sindacale aziendale, scaduto alla fine del 2006 ed ora prorogato per il 2007. Pur prefiggendoci il mantenimento di una Agenzia snella, anche in confronto con altre Agenzie regionali, riteniamo importante che mantenga anche una alta capacità operativa e competenza tecnica, per rispondere adeguatamente alle aspettative e alle esigenze dei Soci e soprattutto in vista dell'ingresso di partner privati in ATCM che richiederà ancora maggiore attenzione e capacità di controllo sulla qualità del servizio fornito agli utenti.

## **10. Rapporti con i soci e la collettività.**

Abbiamo cercato, infine, di riservare la massima attenzione possibile ai rapporti con i soci, sia perché l'Agenzia è un loro strumento operativo sia per la consapevolezza che l'appetibilità del

trasporto pubblico dipende spesso dalle scelte degli enti locali. Molteplici sono state le occasioni di incontro per valutare le proposte di modifica ai servizi, per esaminare le osservazioni critiche o le richieste dei loro cittadini, in particolare in occasione della approvazione delle delibere sul rilancio del trasporto pubblico a Modena. E' nostra decisa intenzione intensificare questi rapporti, essenziali per conseguire effettivi miglioramenti dell'assetto e della efficacia del TPL.

Abbiamo operato anche per diffondere meglio le informazioni sulle attività realizzate, sia agli enti soci che alle varie associazioni e all'intera collettività. Ci siamo avvalsi maggiormente dei mezzi di informazione e abbiamo cercato di dare maggiore sistematicità alla pubblicazione della nostra Newsletter, che ci pare uno strumento particolarmente utile per informare gli Enti pubblici e le varie Associazioni sulle attività realizzate, in modo non superficiale. La prossima predisposizione del nostro sito Web, dovrebbe aiutarci in tale direzione nell'accreditamento ed in una maggiore visibilità anche all'esterno, tra gli utenti.

## 11. Conclusioni.

Da quanto sopra richiamato, crediamo che emerga chiaramente la mole veramente notevole delle attività realizzate dall'Agenzia e gli impegni che l'attendono nel prossimo futuro. Come già evidenziato lo scorso anno, in ciò sta la risposta appropriata all'interrogativo sulla utilità dell'Agenzia, che ogni tanto qualcuno ripropone, non avendo chiaro che la realizzazione di veri processi di liberalizzazione dei servizi pubblici richiede al fine di tutelare gli interessi pubblici, gli interessi degli utenti, la presenza di strumenti specializzati, come sono le Agenzie o le Authority, capaci, per competenze e capacità operativa, di controllare i soggetti che producono i servizi e di garantire la finalità pubblica dei beni e delle dotazioni essenziali per la produzione dei servizi

Nonostante l'incremento delle attività svolte e dei compiti che l'attendono, il Consiglio e il Collegio Sindacale hanno operato per mantenere una struttura tecnica snella, potendoci avvalere di un gruppo limitato di dipendenti molto impegnati e motivati, ad iniziare dal Direttore, a cui va il nostro più sentito ringraziamento.

### Principali dati economici

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

	<b>31/12/2007</b>	<b>31/12/2006</b>	<b>Variazione</b>
Ricavi netti e trasferimenti regionali	24.040.701	23.685.591	355.110
Costi esterni	24.563.918	23.942.729	621.189
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>-523.217</b>	<b>-257.138</b>	<b>-266.079</b>
Costo del lavoro	658.811	637.280	21.531

<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>-1.182.028</b>	<b>-894.418</b>	<b>-287.610</b>
Ammortamenti netti	365.120	331.288	33.832
<b>Risultato Operativo</b>	<b>-1.547.148</b>	<b>-1.225.706</b>	<b>-321.442</b>
Contributo enti soci	1.415.700	1.250.232	165.468
Proventi e oneri finanziari	72.007	123.363	-51.356
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>-59.441</b>	<b>147.889</b>	<b>-207.330</b>
Componenti straordinarie nette	105.547	-77.067	182.614
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>46.106</b>	<b>70.822</b>	<b>-24.716</b>
Imposte sul reddito	40.789	32.605	8.184
<b>Risultato netto</b>	<b>5.317</b>	<b>38.217</b>	<b>-32.900</b>

### Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2007	31/12/2006	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	288.554	121.659	166.895
Immobilizzazioni materiali nette	14.586.077	14.795.852	(209.775)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	3.000	3.000	
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>14.877.631</b>	<b>14.920.511</b>	<b>(42.880)</b>
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	619.613	248.210	371.403
Altri crediti	9.492.044	7.711.283	1.780.761
Ratei e risconti attivi	1.079	3.163	(2.084)
<b>Attività d'esercizio a breve termine</b>	<b>10.112.736</b>	<b>7.962.656</b>	<b>2.150.080</b>
Debiti verso fornitori	4.188.593	3.836.390	352.203
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	55.148	77.093	(21.945)
Altri debiti	44.333	78.392	(34.059)
Ratei e risconti passivi	10.022.339	9.643.799	378.540
<b>Passività d'esercizio a breve termine</b>	<b>14.310.413</b>	<b>13.635.674</b>	<b>674.739</b>
<b>Capitale d'esercizio netto</b>	<b>(4.197.677)</b>	<b>(5.673.018)</b>	<b>1.475.341</b>
Treatmento di fine rapporto di lavoro subordinato	223.447	187.178	36.269
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			
Altre passività a medio e lungo termine	1.208.048	1.093.712	114.336
<b>Passività a medio lungo termine</b>	<b>1.431.495</b>	<b>1.280.890</b>	<b>150.605</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>9.248.459</b>	<b>7.966.603</b>	<b>1.281.856</b>
Patrimonio netto	(10.052.132)	(10.046.817)	(5.315)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	270	12	258
Posizione finanziaria netta a breve termine	803.403	2.080.202	(1.276.799)
<b>Mezzi propri e indebitamento finanziario netto</b>	<b>(9.248.459)</b>	<b>(7.966.603)</b>	<b>(1.281.856)</b>

### Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2007, era la seguente (in Euro):

	31/12/2007	31/12/2006	Variazione
--	------------	------------	------------

Depositi bancari	802.714	2.085.337	(1.282.623)
Denaro e altri valori in cassa	689	1.837	(1.148)
Azioni proprie			
<b>Disponibilità liquide ed azioni proprie</b>	<b>803.403</b>	<b>2.087.174</b>	<b>(1.283.771)</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>			
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			
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>		<b>6.972</b>	<b>(6.972)</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>803.403</b>	<b>2.080.202</b>	<b>(1.276.799)</b>
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	(270)	(12)	(258)
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>270</b>	<b>12</b>	<b>258</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>803.673</b>	<b>2.080.214</b>	<b>(1.276.541)</b>

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.

	31/12/2007	31/12/2006
Liquidità primaria	0,76	2,51
Liquidità secondaria	0,76	2,51
Indebitamento	0,45	0,42
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,69	0,69

## Investimenti

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

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	31.402
Impianti e macchinari	1.596.144
Attrezzature industriali e commerciali	237.170
Altri beni	23.106

Per una descrizione della politica di investimenti si rimanda alla prima parte della

relazione.

### **Attività di ricerca e sviluppo**

I costi di ricerca, iscritti in bilancio per un importo al netto del primo anno di ammortamento per complessivi euro 73.337, riguardano, come riferito in nota integrativa, spese per ricerche relative alla domanda (lordi euro 38.000) ed allo sviluppo strategico per l'uso integrato della linea Modena Sassuolo (lordi euro 72.000). I risultati di dette ricerche esplicheranno la loro utilità anche nelle attività di programmazione tipiche dell'Agenzia che andranno ad effettuarsi nei prossimi esercizi.

### **Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle**

Per i rapporti con la società ATCM spa, detenuta dagli stessi soci e nelle stesse proporzioni della Vostra società, si rimanda alla prima parte della relazione.

### **Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti**

Non sono detenute azioni proprie o di società controllanti.

### **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.

### **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, è regolarmente depositato presso la sede sociale e liberamente

consultabile.

### Destinazione del risultato d'esercizio

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

<b>utile d'esercizio al 31/12/2007</b>	<b>Euro</b>	<b>5.317</b>
5% a riserva legale	Euro	266
a riserva straordinaria	Euro	5.051
a dividendo	Euro	0

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

Modena, 21 marzo 2008

Il Presidente del Consiglio di amministrazione  
GALLERANI NERINO



Bilancio al 31/12/2007

*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 31/12/2007

Stato patrimoniale attivo	31/12/2007	31/12/2006
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
(di cui già richiamati )		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<i>I. Immateriali</i>		
1) Costi di impianto e di ampliamento		
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	73.337	
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	66.191	77.894
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	31.737	43.765
7) Altre	117.289	
	288.554	121.659
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	8.964.318	9.136.856
2) Impianti e macchinario	5.177.191	4.322.602
3) Attrezzature industriali e commerciali	269.436	53.179
4) Altri beni	83.758	89.516
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	91.374	1.193.699
	14.586.077	14.795.852
<i>III. Finanziarie</i>		
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	270	12
		<u>12</u>
		270
3) Altri titoli		
4) Azioni proprie (valore nominale complessivo )		
	3.270	3.012
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>14.877.901</b>	<b>14.920.523</b>

### 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	619.613	248.210
- oltre 12 mesi		
		<u>248.210</u>
		619.613
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	7.856.821	6.564.488
- oltre 12 mesi		
		<u>6.564.488</u>
		7.856.821
4-ter) Per imposte anticipate		
- entro 12 mesi	51.518	45.403
- oltre 12 mesi		
		<u>45.403</u>
		51.518

		51.518	45.403
5) Verso altri			
- entro 12 mesi	1.583.705		1.101.392
- oltre 12 mesi			
		1.583.705	1.101.392
		10.111.657	7.959.493
<b>III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni</b>			
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			
<b>IV. Disponibilità liquide</b>			
1) Depositi bancari e postali		802.714	2.085.337
2) Assegni			
3) Denaro e valori in cassa		689	1.837
		803.403	2.087.174
<b>Totale attivo circolante</b>		<b>10.915.060</b>	<b>10.046.667</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>			
- disaggio su prestiti			
- vari	1.079		3.163
		1.079	3.163
<b>Totale attivo</b>		<b>25.794.040</b>	<b>24.970.353</b>
<b>Stato patrimoniale passivo</b>		<b>31/12/2007</b>	<b>31/12/2006</b>
<b>A) Patrimonio netto</b>			
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		90.879	88.968
V. Riserve statutarie			
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio			
VII. Altre riserve			
Riserva straordinaria	920.650		884.344
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	(2)	
Altre...		
		3.145.509
		3.109.205
<i>VIII. Utili (perdite) portati a nuovo</i>		
<i>IX. Utile d'esercizio</i>		5.317
<i>IX. Perdita d'esercizio</i>		38.217
<i>Acconti su dividendi</i>		
<i>Copertura parziale perdita d'esercizio</i>		
<b>Totale patrimonio netto</b>		<b>10.052.132</b>
		<b>10.046.817</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite		
3) Altri		1.208.048
		1.093.712
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>		<b>1.208.048</b>
		<b>1.093.712</b>
<b>C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato</b>		<b>223.447</b>
		<b>187.178</b>
<b>D) Debiti</b>		
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	4.188.593		3.836.390
- oltre 12 mesi			
		4.188.593	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	25.709		47.667
- oltre 12 mesi			
		25.709	47.667
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro 12 mesi	29.439		29.426
- oltre 12 mesi			
		29.439	29.426
14) Altri debiti			
- entro 12 mesi	44.333		78.392
- oltre 12 mesi			
		44.333	78.392
<b>Totale debiti</b>		<b>4.288.074</b>	<b>3.998.847</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>			
- aggio sui prestiti			
- vari	10.022.339		9.643.799
		10.022.339	9.643.799
<b>Totale passivo</b>		<b>25.794.040</b>	<b>24.970.353</b>
<b>Conti d'ordine</b>		<b>31/12/2007</b>	<b>31/12/2006</b>
1) Sistema improprio dei beni altrui presso di noi			

2) Sistema improprio degli impegni	1.818.614	2.398.478
3) Sistema improprio dei rischi	4.228.402	2.827.026
4) Raccordo tra norme civili e fiscali	3.632.485	2.395.555

**Totale conti d'ordine** **9.679.501** **7.621.059**

**Conto economico** **31/12/2007** **31/12/2006**

**A) Valore della produzione**

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		1.398.916	1.319.929
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	782.539		826.168
- contributi in conto esercizio	23.274.946		22.694.349
- contributi in conto capitale (quote esercizio)	730.356		682.222
		24.787.841	24.202.739

**Totale valore della produzione** **26.186.757** **25.522.668**

**B) Costi della produzione**

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		10.970	4.122
7) Per servizi		23.900.862	22.999.744
8) Per godimento di beni di terzi		32.196	26.394
9) Per il personale			
a) Salari e stipendi	458.421		430.802
b) Oneri sociali	138.301		128.159
c) Trattamento di fine rapporto	36.938		30.797
d) Trattamento di quiescenza e simili			
e) Altri costi	25.151		47.522
		658.811	637.280
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	100.204		28.055
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	995.272		890.078
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide			
		1.095.476	918.133
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci			

12) Accantonamento per rischi		
13) Altri accantonamenti	545.341	843.712
14) Oneri diversi di gestione	74.549	68.757
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>26.318.205</b>	<b>25.498.142</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>(131.448)</b>	<b>24.526</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
15) Proventi da partecipazioni:		
- da imprese controllate		
- da imprese collegate		
- altri		
16) Altri proventi finanziari:		
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	104.879	123.363
	<hr/>	<hr/>
		104.879
		<hr/>
		104.879
		123.363
		<hr/>
		104.879
		123.363
17) Interessi e altri oneri finanziari:		
- da imprese controllate		
- da imprese collegate		
- da controllanti		
- altri	32.872	
	<hr/>	<hr/>
		32.872
17-bis) Utili e Perdite su cambi		
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>72.007</b>	<b>123.363</b>

**D) Rettifiche di valore di attività finanziarie**

18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni		
b) di immobilizzazioni finanziarie		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante		
	<hr/>	<hr/>
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	106.082		564
		106.082	564

21) Oneri:

- minusvalenze da alienazioni			
- imposte esercizi precedenti			
- varie	535		77.631
		535	77.631

**Totale delle partite straordinarie** **105.547** **(77.067)**

**Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)** **46.106** **70.822**

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

a) Imposte correnti	46.904		67.334
b) Imposte differite (anticipate)	(6.115)		(34.729)
		40.789	32.605

**23) Utile (Perdita) dell'esercizio** **5.317** **38.217**

Modena, 21 marzo 2008

Il Presidente del Consiglio di amministrazione  
GALLERANI NERINO



## *Nota integrativa al bilancio*

*al 31/12/2007*

## 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 31/12/2007

#### 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 è controllata da società od enti. I soci sono la Provincia di Modena e tutti i Comuni della Provincia di Modena.

#### 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 31/12/2007 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, a manutenzioni straordinarie su immobili capitalizzate, avendo natura pluriennale, e a costi di ricerca.

Il software è ammortizzato in 5 esercizi, così come le spese di manutenzione.

I costi di ricerca, relativi a studi sulla Modena Sassuolo, con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e sono ammortizzati in un periodo di 3 esercizi.

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

12% per i mobili ufficio

25% per le autovetture  
 12% attrezzature e paline  
 10% pensiline.

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

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

### **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, l'Erario 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.

### **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 fondi 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. E' inoltre presente 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.
- le rettifiche per tenere conto delle variazioni delle aliquote future.

### **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.

	<b>Organico</b>	<b>31/12/2007</b>	<b>31/12/2006</b>	<b>Variazioni</b>
Dirigenti		2	2	
Impiegati		9	8	1
Operai				
Altri				
		<b>11</b>	<b>10</b>	<b>1</b>

## Attività

### B) Immobilizzazioni

#### I. Immobilizzazioni immateriali

	Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
	288.554	121.659	166.895

#### Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione costi	Valore 31/12/2006	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore 31/12/2007
Impianto e ampliamento					
Ricerca, sviluppo e pubblicità		110.000		36.663	73.337
Diritti brevetti industriali	77.894	22.515		34.218	66.191
Concessioni, licenze, marchi					
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti	43.765	2.822	14.850		31.737
Manutenzioni straordinarie		146.611		29.322	117.289
Arrotondamento			(1)	1	
	<b>121.659</b>	<b>281.948</b>	<b>14.849</b>	<b>100.204</b>	<b>288.554</b>

#### 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	148.576	70.682			77.894
Concessioni, licenze, marchi					

Avviamento			
Immobilizzazioni in corso e acconti	43.765		43.765
Altre			
Arrotondamento			
	<b>192.341</b>	<b>70.682</b>	<b>121.659</b>

## Composizione delle voci costi di impianto e ampliamento, costi di ricerca, di sviluppo e costi di pubblicità

Nell'esercizio sono state sostenute spese per ricerche relative alla domanda (euro 38.000) ed allo sviluppo strategico per l'uso integrato della linea Modena Sassuolo (euro 72.000). I risultati di dette ricerche esplicheranno la loro utilità anche nelle attività di programmazione tipiche dell'Agenzia che andranno ad effettuarsi nei prossimi esercizi. Pertanto sono state ritenute con utilità pluriennale, con l'accordo del collegio sindacale, e vengono ammortizzate in 3 esercizi.

## II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
14.586.077	14.795.852	(209.775)

### Terreni e fabbricati

Descrizione	Importo
Costo storico	10.361.722
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(1.224.866)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2006</b>	<b>9.136.856</b>
Acquisizione dell'esercizio	31.402
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	(203.940)
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>8.964.318</b>

## Impianti e macchinario

Descrizione	Importo
Costo storico	6.881.021
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(2.558.419)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2006</b>	<b>4.322.602</b>
Acquisizione dell'esercizio	1.596.144
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	(741.555)
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>5.177.191</b>

## Attrezzature industriali e commerciali

Descrizione	Importo
Costo storico	176.246
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(123.067)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2006</b>	<b>53.179</b>
Acquisizione dell'esercizio	237.170
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	(665)
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(20.248)
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>269.436</b>

## Altri beni

Descrizione	Importo
Costo storico	142.746
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(53.230)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2006</b>	<b>89.516</b>
Acquisizione dell'esercizio	23.106
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	665
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(29.529)
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>83.758</b>

## Immobilizzazioni in corso e acconti

Descrizione	Importo
Saldo al 31/12/2006	1.193.699
Acquisizione dell'esercizio	280.325
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	(1.382.650)
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>91.374</b>

## Rivalutazioni e svalutazioni effettuate nel corso dell'anno

Le immobilizzazioni non sono state rivalutate.

## 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	imputazioni precedenti	incrementi esercizio	imputazione esercizio	valore residuo
Risconto contributo rete filoviaria	1.032.914	- 121.699		- 712.468	198.747
Risconto contributo controllo avm	58.008	-			58.008
Risconto adeguamento filovia 2005	121.699	- 18.255		- 12.170	91.274
Risc. Contr. Hw servizio a chiamata	25.118	- 15.190		- 5.023	4.906
Risc. Contr software servizio a chiamata	18.235	- 11.111		- 3.647	3.477
Risc. Contr. Paline etab. ferm.	20.839	- 7.134	10.053	- 3.104	20.654
Risc. Contr. Software applicativo	54.586	- 21.834		- 10.917	21.835
Risc. Contr. Reg. estensione Filovia 2007			741.320	- 37.066	704.254
Risc. Contr. estensione Filovia 2007			712.468	- 35.623	676.845
Risc. Contr. Regione Avm	19.640	- 5.891	7.965	- 8.305	13.409
Risconto contr. Investimenti in corso	131.560		328.798	- 8.608	451.750
Risconto contributo filovia S.Anna	638.218	- 208.123		- 63.822	366.273
Risconto contributo estensione linee filoviarie	4.231.451	- 1.379.876		- 423.145	2.428.430
Risconto contributo fabbricati	913.275	- 92.423		- 18.265	802.586
Risconto contributo impianti fissi filovia	434.250	- 262.170		- 43.425	128.655
Risconto contributo estensione filovia		306.867	306.867	- 613.733	0
Risconto contributo L. 204/95	3.594.852	-			3.594.852
Risconto contributo L. 194/98	194.716	- 180.470	97.358	- 60.621	50.983
Risconto contributo L. 472/99	105.969	52.984	52.984		211.937
Risconto fondo penali su pensiline 2007			169.811	- 8.491	161.320
Risconto contr. da provincia per awm 2007			6.686	- 2.528	4.158
Risconto contr. Appar. Cityporto			3.291	- 198	3.093
Risconto contr. Macch. El. Cityporto			500	- 50	450
<b>Totali</b>	<b>11.595.330</b>	<b>- 1.964.325</b>	<b>2.438.101</b>	<b>- 2.071.210</b>	<b>9.997.897</b>

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

### III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
3.270	3.012	258

#### Partecipazioni

Descrizione	31/12/2006	Incremento	Decremento	31/12/2007
Imprese controllate				
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altre imprese	3.000			3.000
Arrotondamento				
	<b>3.000</b>			<b>3.000</b>

Si tratta della quota di partecipazione nell'associazione ALMA, con sede in Forlì.

#### Crediti

Descrizione	31/12/2006	Incremento	Decremento	31/12/2007
Imprese controllate				
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altri	12	258		270
Arrotondamento				
	<b>12</b>	<b>258</b>		<b>270</b>

Si tratta di depositi cauzionali.

### C) Attivo circolante

#### II. Crediti

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
10.111.657	7.959.493	2.152.164

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze:

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	619.613			619.613
Verso imprese controllate				
Verso imprese collegate				
Verso controllanti				
Per crediti tributari	7.856.821			7.856.821
Per imposte anticipate	51.518			51.518
Verso altri	1.583.705			1.583.705
Arrotondamento				
	<b>10.111.657</b>			<b>10.111.657</b>

Nei crediti tributari risultano euro 7.753.104 per Iva di cui euro 5.366.998 già chiesti a rimborso.

Le imposte anticipate per Euro 51.518 sono relative a differenze temporanee deducibili per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo nell'ultima parte della presente nota integrativa.

I crediti verso altri sono così composti:

Altro ...	1.583.705
Crediti verso regione	655.890
Crediti diversi	179.333
Costi sospesi	1.075
Residuo mutuo cassa depositi	15.874
Crediti stato per ccnl	59.534
Crediti per contributi c/investimenti	361.256
Crediti per penali	294.612
Crediti verso Comuni	7.085
Crediti Irpef	473
Crediti Fasi	192
Altri crediti	880
Crediti diversi Cityporto	7.500
Altri	1

#### IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
803.403	2.087.174	(1.283.771)

Descrizione	31/12/2007	31/12/2006
Depositi bancari e postali	802.714	2.085.337
Assegni		
Denaro e altri valori in cassa	689	1.837
Arrotondamento		
	<b>803.403</b>	<b>2.087.174</b>

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 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
1.079	3.163	(2.084)

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	580
Risconti su canoni manutenzioni	433
Risconti bollo auto	66
	<b>1.079</b>

## Passività

### A) Patrimonio netto

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
10.052.132	10.046.817	5.315

Descrizione	31/12/2006	Incrementi	Decrementi	31/12/2007
Capitale	5.312.848			5.312.848
Riserva da sovrapprezzo az.	780.519			780.519
Riserve di rivalutazione	717.060			717.060
Riserva legale	88.968	1.911		90.879
Riserve statutarie				
Riserve per azioni proprie in portafoglio				
Altre riserve				
Riserva straordinaria	884.344	36.306		920.650
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.				
Riserva per conversione / arrotondamento in Euro			2	(2)
Arrotondamento .				
Utili (perdite) portati a nuovo				
Utile (perdita) dell'esercizio	38.217	5.317	38.217	5.317
	<b>10.046.817</b>	<b>43.534</b>	<b>38.219</b>	<b>10.052.132</b>

I movimenti nel patrimonio netto riflettono la destinazione del risultato dell'esercizio 2006.

Il capitale sociale è così composto:

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

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:

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità utilizzo (*)	Quota distribuibile	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per copert. Perdite	Utilizzazioni eff. Nei 3 es. prec. Per altre ragioni
Capitale	5.312.848	B			
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	780.519	A, B, C			
Riserve di rivalutazione	717.060	A, B			
Riserva legale	90.879	B			
Riserve statutarie		A, B			
Riserva per azioni proprie in portafoglio					
Altre riserve	3.145.509	A, B, C	920.650		
Utili (perdite) portati a nuovo		A, B, C			
<b>Totale</b>			<b>920.650</b>		
Quota non distribuibile			73.337		
<b>Residua quota distribuibile</b>			<b>847.313</b>		

(\*) 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
	<b>717.060</b>

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
	<b>780.518</b>

## B) Fondi per rischi e oneri

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
1.208.048	1.093.712	114.336

Descrizione	31/12/2006	Incrementi	Decrementi	31/12/2007
Per trattamento di quiescenza				
Per imposte, anche differite				
Altri	1.093.712	545.371	431.035	1.208.048
Arrotondamento				
	<b>1.093.712</b>	<b>545.371</b>	<b>431.035</b>	<b>1.208.048</b>

Gli incrementi sono relativi ad accantonamenti dell'esercizio. I decrementi sono relativi a utilizzi dell'esercizio.

Riguardano il fondo penali da reinvestire per euro 978.677, che ha subito le seguenti movimentazioni:

Fondo penali da reinvestire	
Valore inizio esercizio	<b>817.220</b>
Utilizzo su beni ammortizzabili	- 169.811
Utilizzo in conto esercizio	- 164.702
Accantonamento esercizio	495.970
Saldo fine esercizio	<b>978.677</b>

Il fondo rischi su contratto di servizio è stato utilizzato per euro 70.000 e ora ammonta ad euro 180.000.

I fondi per produttività dipendenti ammontano ad euro 49.371.

## C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
223.447	187.178	36.269

La variazione è così costituita.

Variazioni	31/12/2006	Incrementi	Decrementi	31/12/2007
TFR, movimenti del periodo	187.178	36.938	669	223.447

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2007 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

## D) Debiti

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
4.288.074	3.998.847	289.227

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				
Acconti				
Debiti verso fornitori	4.188.593			4.188.593
Debiti costituiti da titoli di credito				
Debiti verso imprese controllate				
Debiti verso imprese collegate				
Debiti verso controllanti				
Debiti tributari	25.709			25.709
Debiti verso istituti di previdenza	29.439			29.439
Altri debiti	44.333			44.333
Arrotondamento				
	<b>4.288.074</b>			<b>4.288.074</b>

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

La voce "Debiti tributari" accoglie solo le passività per imposte certe e determinate.

Gli altri debiti sono così composti:

Altri debiti ...	44.333
Debiti verso sindacati	325
Debiti diversi da liquidare	23.334
Debiti verso la Provincia per servizi	20.164
Debiti verso Enti	510

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

## E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
10.022.339	9.643.799	378.540

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio

della competenza temporale.

La composizione della voce è così dettagliata:

Descrizione	Importo
Ratei passivi retribuzioni dipendenti	24.442
Risconti passivi su contributi per investimenti	9.997.897
	<b>10.022.339</b>

## Conti d'ordine

Descrizione	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
Sistema improprio dei beni altrui presso di noi			
Sistema improprio degli impegni	1.818.614	2.398.478	(579.864)
Sistema improprio dei rischi	4.228.402	2.827.026	1.401.376
Raccordo tra norme civili e fiscali	3.632.485	2.395.555	1.236.930
	<b>9.679.501</b>	<b>7.621.059</b>	<b>2.058.442</b>

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 1.013.916;  
contributi (ex legge 194/1998 e legge 472/1999) assegnati alla società per Euro 804.698.

Fra i rischi:

Fidejussioni ricevute dal gestore del servizio per complessivi euro 500.000  
Fidejussioni da appaltatori 54.466  
Fidejussioni per rimborso IVA 3.673.936.

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, perdite generate nell'esercizio 2006 euro 228.530 e perdite generate nel presente esercizio euro 984.271, spese di rappresentanza da dedurre euro 971, accantonamenti tassati euro 1.319.997.

**Conto economico**

**A) Valore della produzione**

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
26.186.757	25.522.668	664.089

Descrizione	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.398.916	1.319.929	78.987
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	24.787.841	24.202.739	585.102
	<b>26.186.757</b>	<b>25.522.668</b>	<b>664.089</b>

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.

**Proventi per categoria di attività**

Corrispettivi cessioni di beni e prestazioni di servizi a cui è diretta l'attività dell'impresa	1.398.916
Servizi richiesti da enti	163.636
Permessi fuori linea	21.283
Integrazioni tariffarie categorie agevolate	434.784
Ricavi servizi aggiuntivi	4.062
Ricavi da prontobus	121.034
Ricavi da modifiche servizi	4.233
Ricavi da studi	4.000
Ricavi da servizi a domanda	6.500
Prestazioni mobility manager	30.000
Affitti attivi	600.000
Ricavi Cityporto	9.384
Utilizzo fondi	234.702
Utilizzo fondo penali	164.702
utilizzo fondo rischi	70.000
Contributi in conto esercizio	23.274.946
Contributo regionale	21.225.545
Contributi regionali aggiuntivi	487.433
Versamento da soci	1.415.700
Contributi oneri ccnl	52.841
Contributi per Cityporto	93.426
Rimborsi spese	49.867
Penali	497.970
Quota contributi c/impianti	730.356

## B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
26.318.205	25.498.142	820.063

Descrizione	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	10.970	4.122	6.848
Servizi	23.900.862	22.999.744	901.118
Godimento di beni di terzi	32.196	26.394	5.802
Salari e stipendi	458.421	430.802	27.619
Oneri sociali	138.301	128.159	10.142
Trattamento di fine rapporto	36.938	30.797	6.141
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	25.151	47.522	(22.371)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	100.204	28.055	72.149
Ammortamento immobilizzazioni materiali	995.272	890.078	105.194
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante			
Variazione rimanenze materie prime			
Accantonamento per rischi			
Altri accantonamenti	545.341	843.712	(298.371)
Oneri diversi di gestione	74.549	68.757	5.792
	<b>26.318.205</b>	<b>25.498.142</b>	<b>820.063</b>

### 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 e dell'accantonamento produttività già descritti in precedenza.

### Oneri diversi di gestione

Sono rappresentati principalmente da imposte non legate al risultato dell'esercizio, in particolare l'ICI per euro 64.115.

### C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
72.007	123.363	(51.356)

Descrizione	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	104.879	123.363	(18.484)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(32.872)		(32.872)
Utili (perdite) su cambi			
	<b>72.007</b>	<b>123.363</b>	<b>(51.356)</b>

### Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi su titoli					
Interessi bancari e postali				54.903	54.903
Interessi su finanziamenti					
Interessi su crediti commerciali					
Altri proventi				49.975	49.975
Arrotondamento				1	1
				<b>104.879</b>	<b>104.879</b>

### Interessi e altri oneri finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi bancari				2.164	2.164
Interessi fornitori					
Interessi medio credito					
Sconti o oneri finanziari				30.708	30.708
Interessi su finanziamenti					
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni					
Altri oneri su operazioni finanziarie					
Accantonamento al fondo rischi su cambi					
Arrotondamento					
				<b>32.872</b>	<b>32.872</b>

Gli oneri finanziari afferiscono prevalentemente alle fidejussioni per i rimborsi IVA.

## E) Proventi e oneri straordinari

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
105.547	(77.067)	182.614

Descrizione	31/12/2007	Anno precedente	31/12/2006
Plusvalenze da alienazioni		Plusvalenze da alienazioni	
Sopravvenienze da contratto servizio	102.486		
Varie	3.596	Varie	564
<b>Totale proventi</b>	<b>106.082</b>	<b>Totale proventi</b>	<b>564</b>
Minusvalenze		Minusvalenze	
Imposte esercizi		Imposte esercizi	
		corrispettivi aggiunti 2005	(56.102)
		storno personale	(13.516)
		comandato	
		minori oneri filovia	(3.008)
		rimboso provincia	(2.342)
Varie	(535)	Varie	(2.663)
<b>Totale oneri</b>	<b>(535)</b>	<b>Totale oneri</b>	<b>(77.631)</b>
	<b>105.547</b>		<b>(77.067)</b>

## Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
40.789	32.605	8.184

Imposte	Saldo al 31/12/2007	Saldo al 31/12/2006	Variazioni
<b>Imposte correnti:</b>	46.904	67.334	(20.430)
IRES			
IRAP	46.904	67.334	(20.430)
Imposte sostitutive			
<b>Imposte differite (anticipate)</b>	(6.115)	(34.729)	28.614
IRES			
IRAP	(6.115)	(34.729)	28.614
	<b>40.789</b>	<b>32.605</b>	<b>8.184</b>

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

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

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	46.106	
Onere fiscale teorico (%)	33	15.215
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>		
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>		
Accantonamenti produttività	49.371	
Accantonamento penali	495.970	
Spese rappresentanza	232	
	545.573	
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>		
Utilizzo accantonamenti produttività	(26.492)	
Utilizzo fondi rischi tassati	(70.000)	
Utilizzo fondo penali tassato	(173.193)	
Quote spese rappresentanza	(353)	
	(270.038)	
<b>Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi</b>		
Versamento enti soci	(1.415.700)	
Ici	64.115	
Altri costi indeducibili	45.673	
	0	0
Imponibile fiscale	(984.271)	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		

**Determinazione dell'imponibile IRAP**

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	1.072.704	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	196.198	
Accantonamento penali da considerare temporanee	(495.970)	
Variazioni fiscali sopravvenienze	44.911	
	106.076	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP deduzioni	(66.546)	
	(6.626)	
	<b>850.747</b>	
Onere fiscale teorico (%)	4,25	36.157
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>		
Accantonamento penali	495.970	
Spese rappresentanza	232	
Utilizzo fondi rischi tassati	(70.000)	
Utilizzo fondo penali tassato	(173.193)	
Quote spese rappresentanza	(353)	
Spese di rappresentanza da dedurre	232	
Imponibile Irap	1.103.635	
IRAP corrente per l'esercizio		46.904

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 971), all'accantonamento rischi contrattuali di euro 180.000 (utilizzo nell'esercizio euro 70.000) e l'accantonamento penalità da reinvestire di euro 1.139.997 (incrementato nell'esercizio di euro 495.970 ed utilizzato per euro 173.193), che importano complessivamente imposte anticipate per IRAP per euro 51.518, tenuto conto della nuova aliquota al 3,9% prevista per i prossimi esercizi.

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 e ai membri del Collegio sindacale (articolo 2427, primo comma, n. 16, C.c.).

<b>Qualifica</b>	<b>Compenso</b>
Amministratori	109.964
Collegio sindacale	21.654

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, 21 marzo 2008

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 31/12/2007. 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 27/03/2008.

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 31/12/2007, 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 31/12/2007 la nostra attività è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti ed esperti contabili.

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. 3 Assemblea dei soci e a n. 16 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 2007 è stato il primo esercizio in proroga della gestione a regime del Contratto di Servizio con ATCM scaduto il 31/12/2006; allo stato attuale si è ancora in regime di prorogatio, ma l'Agenzia sta già predisponendo le modalità ed i contenuti del nuovo Contratto di Servizio contenente importanti innovazioni contrattuali.
- L'attività di controllo sulla gestione del contratto di servizio ha messo in evidenza il verificarsi nel 2006 di una serie di non conformità agli obblighi contrattuali per le quali sono state determinate penali per un ammontare pari a €497.970 (contro €817.220 nel 2005) 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 2007 hanno messo in evidenza un notevole miglioramento nella gestione dei servizi; l'entità delle penali relative non è ancora stata oggetto di definizione.
- Nel corso dell'esercizio 2007 è proseguito lo sforzo di manutenzione della rete che ha riguardato, fra l'altro, il miglioramento dei servizi scolastici, ulteriore potenziamento dei servizi Prontobus, riprogettazione e adeguamento dei servizi extraurbani e urbani di Modena, Carpi e Sassuolo.
- Nel corso dell'esercizio 2007 il CdA di Agenzia ha predisposto un piano di lavoro e di investimenti triennale di cui viene, sistematicamente ed in tempi ravvicinati, aggiornato lo stato di attuazione.
- Si segnala, inoltre che nel corso del 2007 è stata avviata la realizzazione del progetto City-Porto Modena per la distribuzione delle merci nell'area del centro storico di Modena. L'avvio è stato graduale a partire da luglio 2007.

- Tra gli eventi rilevanti in scadenza 2007 sono da rimarcare:
  - a) Le procedure per l'individuazione dell'Advisor che collaborerà con la società per la selezione del partner privato che si affiancherà ad Atcm;
  - b) L'avvio delle procedure per la scissione parziale per incorporazione del patrimonio di Atcm in aMo adottata in vista della selezione del partner privato di Atcm.
  - c) L'attivazione di indagini volte a cogliere il livello di customer satisfaction degli utenti del trasporto pubblico locale.

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, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge. Ha tuttavia verificato essere stata data attuazione alle nuove disposizioni contenute nella legge 296/2006 (finanziaria 2007) in materia di composizione degli organi istituzionali e dei relativi compensi.
6. Il Collegio ha esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2007, in merito al quale riferiamo quanto segue: l'utile di esercizio, è pari a euro 5.317.  
Per quanto riguarda l'attestazione che il bilancio d'esercizio al 31/12/2007 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.
7. Gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dall'art. 2423, quarto comma, del Codice Civile.
8. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio positivo di Euro 5.317 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	25.794.040
Passività	Euro	15.741.908
- Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	10.046.815
<b>- Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>5.317</b>
Conti, impegni, rischi e altri conti d'ordine	Euro	9.679.501

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

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	26.186.757
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	26.318.205
<b>Differenza</b>	<b>Euro</b>	<b>(131.448)</b>
Proventi e oneri finanziari	Euro	72.007
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
Proventi e oneri straordinari	Euro	105.547
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>46.106</b>
Imposte sul reddito	Euro	40.789
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>5.317</b>

9. Il Collegio Sindacale ha rilevato che le immobilizzazioni immateriali iscritte nell'attivo dello stato patrimoniale per un importo di €288.554 corrispondono a spese per iniziative a utilità pluriennale. In particolare ai sensi dell'art. 2426 del c.c. punto 5; il Collegio sindacale ha espresso il proprio consenso all'iscrizione nell'attivo dello stato patrimoniale di costi di ricerca e sviluppo per €73.337. Il Collegio prende atto che queste spese sono al netto dell'ammortamento del primo anno e che verranno ammortizzate in tre anni.
10. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.
11. Per quanto precede, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31/12/2007, 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 27/03/2008

Il Collegio Sindacale

Presidente Collegio sindacale  
Sindaco effettivo  
Sindaco effettivo

LEONARDI PAOLO  
COLOMBINI LAURO  
COSTI MARIA