

# Bilancio al 31/12/2008

## **Assemblea dei Soci**

**4 maggio 2009**



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

Via Razzaboni, 80 - 41100 Modena - Tel. 059.9692001 - Fax. 059.311502 - [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 31/12/2008

## Indice Generale

- *Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2008*
- *Bilancio al 31/12/2008:  
Stato Patrimoniale e Conto Economico*
- *Nota integrativa al bilancio al 31/12/2008*
- *Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di controllo contabile all'Assemblea dei Soci*



# *Relazione sulla gestione del bilancio*

*al 31/12/2008*

## 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 31/12/2008

Signori Soci,

il bilancio al 31/12/2008 della vostra società ha chiuso con un sostanziale pareggio (- 5.940 euro, nonostante la spesa straordinaria di circa 180.000 euro per la gara per l'individuazione del partner industriale di ATCM, che non vi sarà più nei prossimi anni) a dimostrazione di una gestione economica attenta e prudente, come si addice ad una società che dipende per gran parte dai contributi della Regione e degli Enti Locali.

#### Andamento della gestione

##### Andamento economico e generale dell'attività

Prosegue l'incremento del volume d'affari, da 26.186.757 euro del 2007 a 28.405.881 euro del 2008, con un incremento dell' 8,47 %, ma migliora soprattutto il servizio di trasporto pubblico che - come provano i dati di crescita dei chilometri percorsi e dei viaggiatori - diventa sempre più efficiente. Sono ulteriormente aumentati i servizi acquistati e realizzati dal Gestore ATCM: nel 2008 sono stati 13.125.046 Km\*bus con un incremento dello 0,8% sul 2007 (nel 2007 erano aumentati 1,3%), seicentomila in più di quelli di inizio consuntivo. Finalmente sono quasi scomparsi i Km\*bus commissionati da aMo e non effettuati per carenze di ATCM.

Nel corso del 2008, in accordo con ATCM, si è proceduto al ricalcolo delle percorrenze chilometriche utilizzando sistemi cartografici; tale operazione ha comportato una revisione delle stesse, che per il 2008 risultano essere a consuntivo pari a 12.882.565 Km\*bus, la diminuzione di 242.000 vett/km non ha comportato alcuna riduzione del corrispettivo previsto nei confronti del Gestore ATCM.

Sono cresciuti soprattutto i servizi urbani, con un incremento dell'1,9% (invariati a Modena, + 6% Carpi ed addirittura + 24% Sassuolo, dove il servizio è stato interamente riprogettato), ma anche quelli extraurbani, +0,6%, quelli a chiamata e flessibili (Prontobus soprattutto), +7 %.

Il dato maggiormente significativo è però quello relativo all'incremento dei passeggeri.

Dopo l'aumento del 4% del 2007 sul 2006, nel 2008 i viaggiatori sono aumentati di un ulteriore 2,9%: da 13.174.861 del 2007 ai 13.554.574 del 2008. Si tratta di passeggeri che hanno obliterato il titolo di viaggio e non di stime, come quelle utilizzate da tutte le altre aziende della regione: una differenza rilevante, che sottostima gli utenti del nostro bacino. Sono aumentati soprattutto gli utenti dei servizi urbani, +3,8%: aumenti del 4,5% a Modena (+ 10,92% sul 2006) e del 61% a Sassuolo. A Carpi è stato invece registrato un calo del 25% in seguito al repentino e drastico incremento delle tariffe. L'impatto del cambiamento è comunque in via di assorbimento. Il servizio extraurbano ha registrato una crescita dell'utenza dell'1,3%.

L'incremento dei passeggeri è il risultato di diversi fattori:

- della lotta all'evasione dal pagamento dei titoli di viaggio condotta da ATCM, che resta ancora insufficiente, se si considera che vengono controllate meno del 3% delle corse fatte. La verifica del possesso del titolo di viaggio non solo ha effetti positivi sul bilancio dell'azienda, ma migliora anche il senso civico dei cittadini;
- del miglioramento della qualità dei servizi. Si sono ridotti soprattutto i disservizi connessi alle corse saltate, con la conseguenza di minori disagi per gli utenti e un quasi azzeramento delle penali a carico del Gestore (nel 2008 ammonteranno a circa 100.000 euro, dovute essenzialmente all'inadeguato utilizzo della filovia nella città di Modena);
- dei potenziamenti e delle riorganizzazioni dei servizi realizzati negli ultimi 3 anni. Dove sono state apportate modifiche mirate e significative alla rete dei servizi è stato registrato anche un deciso incremento dei passeggeri: a Sassuolo, a Modena sulla linea 7, nei servizi Prontobus, ecc.

Tale andamento positivo è ancora più significativo se si tiene conto che secondo il "Rapporto sulla Mobilità 2008", elaborato annualmente dall'Istituto di ricerca (ISFORT), il trasporto pubblico non è cresciuto nel Nord-Est (- 0,6) e nelle città medio piccole, mentre è cresciuto nelle grandi città e nel nord ovest, dove maggiore è la congestione delle aree urbane e dove sono stati potenziati i servizi più efficienti come metrò e tram (Torino, Milano, Genova).

Il 2008 è stato sicuramente un anno di passaggio: nella prima parte dell'anno si è assistito ad un aumento della domanda di mobilità (+ 10%, dovuta ad un maggior numero di spostamenti fatti per abitante e da un allungamento dei tragitti percorsi), mentre nella seconda parte si è assistito ad una riduzione della mobilità privata (vedi il minor consumo del carburante) ed ad un aumento dell'utilizzo dei mezzi pubblici.

L'attuale gravissima crisi economica e finanziaria modificherà strutturalmente le abitudini e gli stili di mobilità di una parte significativa della popolazione, in particolare dei cittadini a più basso reddito, con un probabile incremento della domanda di trasporto pubblico, in ragione del suo minore costo rispetto all'utilizzo dell'auto privata.

Tale tendenza riguarda anche la nostra realtà, dove emergono segnali di minore utilizzo delle auto e di un maggiore utilizzo del trasporto pubblico. Se questi cambiamenti diventeranno strutturali, il TPL potrà accelerare la sua evoluzione da "servizio sociale", utilizzato da alcune categorie di cittadini (studenti, anziani, donne, immigrati) a mezzo alternativo all'auto, capace di incidere sulla mobilità complessiva e di spostare una parte della cittadinanza verso modalità più sostenibili.

Ovviamente non ci facciamo illusioni e siamo consapevoli del ruolo ancora marginale ricoperto dal TPL nel nostro bacino, ma se le tendenze rilevate nel mutamento dei consumi di mobilità saranno confermate nei prossimi anni (anche dopo la fine della crisi) e diventeranno strutturali, dovremo essere pronti a sfruttare l'occasione per arrivare un deciso salto di qualità del trasporto pubblico nel nostro territorio. In vista di quest'opportunità dovremo, quindi, predisporre gli eventuali potenziamenti necessari a soddisfare la crescita della domanda, e soprattutto dovremo aumentare la qualità dei servizi offerti, per trattenere i nuovi utenti anche dopo l'uscita dall'attuale crisi, che si auspica imminente.

L'Agenzia, ATCM e anche i Comuni e la Provincia dovranno operare con ancora maggior decisione per accrescere l'appetibilità del trasporto pubblico, anche nella percezione che ne ha il cittadino. In primo luogo si dovrà puntare ad una maggiore regolarità dei servizi, garantire maggiormente il rispetto degli orari; fornire maggiori informazioni sul servizio, anche in tempo reale; migliorare l'accessibilità al sistema delle fermate e dei terminal; ma soprattutto accrescere decisamente la velocità commerciale dei mezzi pubblici. Sappiamo come raggiungere questi obiettivi, e abbiamo già realizzato in questa direzione alcuni interventi con risultati positivi, come: l'avvio del sistema di controllo satellitare della flotta per migliorare e monitorare la regolarità del servizio; l'installazione delle paline elettroniche che forniscano informazioni in tempo reale; le nuove corsie preferenziali nell'area del Policlinico, via del Pozzo e in Via Galvani, a Modena e presso la

stazione ferroviaria di Castelfranco; alcuni interventi di preferenziamento semaforico a Carpi, a Sassuolo e a Fiorano; la messa in esercizio da parte di ATCM di nuovi autobus o filobus. Altri interventi sono programmati nei prossimi anni, sostenuti anche da specifici finanziamenti regionali, che vanno assolutamente realizzati. Ma tutto ciò non basta.

L'incremento dell'utilizzo del TPL, soprattutto nelle nostre principali aree urbane, non si ottiene solo agendo sul miglioramento della qualità del servizio, ma anche attuando coraggiosi interventi di disincentivazione dell'uso eccessivo dell'auto privata. La prevista estensione della tariffazione della sosta a Modena, collegata all'entrata in servizio del prossimo parcheggio al Novi Sad e all'entrata in funzione del controllo elettronico degli accessi al centro storico, sono alcuni di questi interventi efficaci. La prevista estensione delle zone ZTL, delle aree pedonali e delle "zone 30", il potenziamento delle piste ciclabili, etc, costituiscono altri interventi significativi per ridurre le "esternalità negative" della mobilità, che nel nostro territorio sono forti e crescenti. Queste sono le azioni realmente capaci di modificare strutturalmente gli stili di mobilità dei cittadini, contrastare l'inquinamento atmosferico ed acustico e la congestione del traffico, che altrimenti sono destinati ad aggravarsi nonostante gli ingenti investimenti sulla viabilità realizzati in questi anni dalle Amministrazioni comunali e provinciale.

Non è necessario dilungarsi, ma non possono non preoccupare gli attuali livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ancora troppo elevati, nonostante gli sforzi delle amministrazioni locali, ed i cui effetti sulla salute sono sottovalutati. Non si possono non vedere l'occupazione totale di tutti gli spazi pubblici da parte delle auto, sottratti così ad utilizzi più importanti, e il numero crescente di incidenti, in riduzione positiva, ma ancora lontano dagli obiettivi fissati dalla Comunità Europea.

Richiamare la necessità che tutte le istituzioni, a tutti i livelli, operino per disincentivare la mobilità privata, o meglio il suo uso smodato, non significa che l'Agenzia voglia "sconfinare" dalle sue funzioni, ma proporre l'unica strategia capace di accrescere realmente il ruolo e la funzione del trasporto pubblico nella nostra realtà.

Richiamiamo di seguito i principali interventi realizzati nel 2008.

L'attività che ha richiesto il maggiore impegno è stata la gestione della gara per **individuare il partner industriale per ATCM**, delegata ad aMo dall'Amministrazione Provinciale e da quasi tutti i comuni soci (tranne due: Montefiorino e Palagano che non aderito a tutta l'operazione): la gara, innovativa nel panorama nazionale, si è conclusa molto positivamente con l'aggiudicazione e la sottoscrizione degli atti contrattuali tra il Presidente della Provincia e i rappresentanti delle imprese che compongono la cordata aggiudicataria.

Il Consiglio vuole cogliere l'occasione per ringraziare pubblicamente - credo anche a nome vostro - tutti i collaboratori dell'Agenzia per l'impegno profuso e la professionalità dimostrata in un'attività così complessa e delicata, che si è avvalsa dell'essenziale supporto professionale di DEXIA.

Connessa con l'attività precedente è stato finalmente sottoscritto l'"**Accordo di Programma per il Trasporto Pubblico Locale 2007/2010**" con la Regione, che costituisce il principale strumento di concertazione per il percorso del tpl e che assegna al nostro bacino le risorse per finanziare la qualificazione e lo sviluppo dei servizi, fissa le quantità e gli standard di qualità minimi da erogare ed incentiva gli investimenti locali per la mobilità sostenibile e il TPL. Tale Accordo incrementa i contributi regionali al nostro bacino per il quadriennio 2007/2010 (di 1,4 milioni di € nel 2008, di 2,4 milioni di € nel 2009 e di 2,8 milioni di € nel 2010, rispetto alle risorse assegnate nel 2007) e opera, anche per la forte pressione politica esercitata dai principali enti locali e dalla Agenzia sulla Regione, un parziale riequilibrio nelle assegnazioni regionali a favore del bacino di Modena: il suo peso sul totale delle risorse regionali è passato da 10,41% a 10,72%. Con queste risorse e con l'incremento dei contributi degli enti locali modenesi (da 0,10 a 0,20 € per km\*bus) è stato possibile sottoscrivere il rinnovo del Contratto di servizio con ATCM, con un cospicuo incremento del corrispettivo chilometrico, di quasi il 10%, e prevedere un ulteriore sviluppo dei servizi per circa 500.000 km\*bus nel quadriennio. Nell'accordo con la Regione sono

previsti, inoltre, incentivi per il rinnovo del parco mezzi del gestore per 3,6 milioni di € (consentirà investimenti per oltre 6 milioni di € per l'acquisto di una trentina di nuovi mezzi, in particolare alcuni filobus e a metano) e diversi interventi infrastrutturali per il preferenziamento dei bus, per qualificare il sistema delle fermate e potenziare le informazioni in tempo reale sul servizio per gli utenti, per altri 10,3 milioni di € circa. A tali investimenti si aggiungono investimenti per nuovi terminal (Modena, V. Gottardi, Castelfranco e Sassuolo) per altri 1,5 milioni di € con un contributo del ministero dell'Ambiente di 554.000€, e la realizzazione della stazione di ricarica di metano per le flotte pubbliche per altri 2.3 milioni di €, con un contributo del ministero di 1,3 milioni di €. In conclusione considerando solo gli interventi strettamente riferiti al trasporto pubblico, nel triennio verranno investiti oltre 20 milioni di €.

A queste attività, diciamo straordinarie, si aggiungono quelle ordinarie ma di primaria importanza per l'Agenzia, come:

1. Il monitoraggio e l'adeguamento **dei servizi scolastici** per gli studenti delle scuole medie superiori, attraverso un'attività di concertazione con i dirigenti scolastici, in un tavolo promosso dall'Amministrazione Provinciale, del calendario scolastico, tenendo conto sia delle necessità dei singoli Istituti che dell'esigenza di ridurre i disagi per gli studenti, sia contenere i costi del servizio;
2. La **manutenzione e controllo sulla attuazione del contratto di servizio**. Un servizio complesso (oltre 100 linee, che impegnano oltre 400 mezzi ogni giorno, con la produzione di oltre 13 milioni di km\*bus all'anno) necessita di un'continua manutenzione ed adeguamento (negli orari, nei percorsi, per favorire l'integrazioni con altri e diversi servizi, ecc.), decise anche per accogliere le richieste degli utenti e degli enti locali. In tale area di attività rientra il controllo sull'attuazione delle obbligazioni previste dal contratto di servizio da parte del Gestore ATCM relativamente ad es. alla regolarità, all'utilizzo dei mezzi filoviari, ai salti corse, ecc, e da origine alla progettazione di diverse modifiche al servizio e nel caso di carenze del Gestore anche alle eventuali sanzioni previste dal contratto.
3. La **gestione della rete delle fermate e dei terminal**. A partire dal 2007 aMo ha assunto in gestione anche le fermate del Comune di Modena, in precedenza gestita da una società concessionaria di pubblicità, subentrando al relativo contratto. Tale contratto è stato rinnovato nel corso del 2008 per un anno, in attesa di conoscere l'interesse del nuovo partner industriale di ATCM a gestire l'intera rete delle fermate, sia urbane che extraurbane, potendo vendere gli spazi pubblicitari e potendo integrarli con la pubblicità sui bus.
4. La gestione degli **abbonamenti agevolati**. Da tre anni l'Agenzia gestisce, in collaborazione con ATCM, e per conto della Regione e dei Comuni di Modena, Carpi e Sassuolo, la concessione degli abbonamenti a prezzo agevolato per i pensionati al minimo e per le persone diversamente abili, sia urbani che extraurbani. Attraverso la sottoscrizione di apposita intesa con le organizzazioni rappresentative di tali cittadini, anche nel 2008 si sono fissati le tariffe e le regole di accesso e nel contempo si è proceduto ad incrementare la agevolazione per l'Abbonamento ATCM Card Senior qualora utilizzato nelle ore di morbida (lo sconto è stato portato dal 20% al 30%), aggiuntivo agli sconti validi per tutti gli abbonati ad ATCM Card.
5. La progettazione del **Sito Web di aMo**. Per agevolare l'accesso alle informazioni sulle attività e sui progetti dell'Agenzia, sollecitato anche da alcuni Consiglieri Comunali, e soprattutto per fornire servizi informativi agli utilizzatori dei servizi TPL (informazioni in tempo reale sulle corse e sugli orari, travel planer, tariffe, altri servizi di mobilità - servizi ferroviari, bike sharing, ecc, presentare le buone prassi e i progetti più innovativi, pubblicizzare i bandi di gara e gli incarichi, oltre ad un'area riservata per i collaboratori ed eventualmente i soci ecc.) si è proceduto a progettare e a realizzare il sito dell'Agenzia, che verrà sinteticamente presentato nel corso dell'Assemblea.

Recentemente è stato trasmesso a tutte le Amministrazioni socie una relazione descrittiva delle attività svolte nel 2008 e un resoconto dei principali interventi portati a termine negli ultimi 5 anni.



## **Evoluzione prevedibile della gestione**

Oltre alle attività richiamate sinteticamente, preferiamo soffermarci ora su alcuni eventi e questioni di maggiore rilievo che hanno caratterizzato l'attività nel 2008 e che saranno rilevanti anche in futuro, per ricevere suggerimenti e fornire indicazioni utili anche alla programmazione degli interventi delle amministrazioni locali.

Innanzitutto vorremmo riflettere sul significato e sulle implicazioni future della gara per la selezione del partner industriale di ATCM. In questa occasione è superfluo soffermarsi sulle diverse fasi della gara e sui contenuti dei documenti contrattuali, già discussi ed approvati in tutti i consigli comunali.

L'operazione è importante ed innovativa per due motivi:

- per il risanamento finanziario di ATCM. Grazie all'aumento del capitale sociale di 10,2 milioni di euro si garantisce la continuità della gestione dell'azienda. Senza le risorse apportate dal partner industriale l'entità delle perdite di gestione operativa di ATCM degli ultimi anni avrebbe obbligato gli enti soci a ricostruire il capitale sociale, in un momento di grande difficoltà finanziaria per tutti gli Enti Pubblici locali. Questa è una novità nel panorama nazionale. Moltissime Amministrazioni locali, anche in Emilia Romagna (es: ACT), sono state costrette a ricapitalizzare le proprie aziende, sottraendo risorse ad altre finalità.

- perché non è stata solo un'operazione finanziaria, ma soprattutto un'operazione industriale, finalizzata ad introdurre forti innovazioni gestionali e manageriali in ATCM. Il nuovo partner potrà apportare, infatti, le competenze e le esperienze delle singole aziende che compongono la Cordata, che hanno diverse e distinte specializzazioni, e avvalersi di un capofila come RATP che ha notevole forza contrattuale sul mercato delle forniture e primarie esperienze internazionali: tutto ciò dovrebbe portare in ATCM cambiamenti sostanziali, capaci di accrescere l'efficienza della gestione, contenere i costi e migliorare la qualità dei servizi. Le linee guida contenute nella proposta di piano industriale della Cordata sono, in tal senso, piene di indicazioni operative molto interessanti, su tutte le aree di criticità che ATCM ha evidenziato in questi anni. La definitiva messa a punto del nuovo Piano industriale, da parte del nuovo Amministratore Delegato, sarà l'occasione ottimale per i soci pubblici per trovare un nuovo equilibrio tra le esigenze primarie di risanamento finanziario di ATCM e tutela dell'interesse generale di un trasporto pubblico di qualità.

Le innovazioni previste non riguarderanno solo la struttura interna di ATCM, ma chiameranno in causa l'Agenzia e i maggiori enti soci, che saranno chiamati dal nuovo management a misurarsi con precise richieste di innovazione, ad esempio ai servizi, alle politiche tariffarie, per incrementare la velocità commerciale, ecc. Non dovremo avere timore di confrontarci con la nuova gestione di ATCM, sia perché la tutela della finalità pubblica - quale definire la quantità, la qualità e la tipologia del servizio sul territorio - è rimasta all'Agenzia, sia perché la nuova gestione di ATCM dovrà muoversi nell'ambito di un dettagliato Contratto di servizio, in essere per i prossimi tre anni.

Non dovremo avere timore di confrontarci con le proposte del nuovo gestore di ATCM nemmeno per quel che riguarda la necessità di accrescere l'efficacia dei servizi, in quanto è interesse dell'Agenzia e degli Enti soci eliminare i servizi poco efficienti, una volta salvaguardati i servizi minimi per tutte le aree del territorio provinciale. Si potranno così recuperare risorse per realizzare nuovi servizi dove esiste una domanda maggiore o migliorare la qualità di quelli esistenti.

Non dovremo avere timore per quanto farà o si proporrà di fare il nuovo gestore di ATCM (le cui scelte dovranno comunque essere approvate da un Consiglio di Amministrazione, che rimane a maggioranza pubblica), ma neanche essere ingenui. Sappiamo che non sarà facile per il nuovo Amministratore delegato di ATCM raggiungere l'equilibrio di bilancio dell'azienda in soli tre anni e, quindi, agirà non solo sulla gestione interna ma richiederà anche modifiche ai servizi per

accrescerne l'efficacia e alle politiche tariffarie (in particolare la tipologia dei titoli), alla viabilità la dove esistono situazioni che compromettono la velocità commerciale, etc.

E' importante quindi che l'Agenzia sia in grado di valutare nel merito le innovazioni che verranno proposte dal nuovo AD, per comprenderne tutte le implicazioni ed essere in grado di reggere il confronto. Un confronto a cui avvicinarsi non con un atteggiamento di preventiva diffidenza, ma con l'obiettivo del raggiungimento di accordi, capaci comunque di garantire la qualità del servizio. L'Agenzia non dovrà limitarsi ad attendere le proposte dell'AD ma dovrà, come fatto nel passato, avanzare essa stessa soluzioni innovative e modifiche dei servizi, in quanto la loro efficienza è una delle nostre prime preoccupazioni. Al riguardo vogliamo assicurare tutti i soci che la struttura tecnica dell'Agenzia è pienamente in grado di reggere il confronto di merito con il nuovo partner industriale di ATCM e non si troverà impreparata al riguardo.

Dobbiamo invece attrezzarci meglio per accrescere la capacità di controllo e monitoraggio del servizio fornito dalla nuova gestione di ATCM, per evitare qualsiasi tentazione di risparmiare sulla qualità dei servizi forniti. Già ora l'Agenzia si è dotata di specifiche attrezzature che consentono il monitoraggio puntuale ed in tempo reale del servizio erogato, ma c'è la necessità di accrescere i controlli sul campo, attraverso ispezioni dirette, per monitorare anche i fenomeni che richiedono la presenza dei controllori, quali l'affollamento e la pulizia dei mezzi, il comportamento del personale di guida, l'efficienza del call center, , etc.

L'operazione di individuazione del nuovo partner in ATCM ha un altro significato politico importante: aver tenuto aperto il processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico nel nostro territorio, avviato nel 2003 con la gara per l'assegnazione dei servizi e con la costituzione dell'Agenzia. Di fronte ad una legislazione sul trasporto pubblico incerta, sulla quale tutti i governi sono intervenuti negli ultimi 10 anni con modifiche contraddittorie rispetto al percorso di liberalizzazione dei servizi, molte Amministrazioni locali hanno rinviato qualsiasi scelta (vedi Bologna); altre sono tornate alla gestione "in house", senza risolvere il problema dell'efficienza e della necessità di immettere tutti gli anni ingenti risorse per capitalizzare le proprie aziende.

Il quadro legislativo sul TPL sta mutando ulteriormente, a seguito dell'art. 23 bis della LN 133/2008. Un cambiamento che non è all'insegna della chiarezza, in quanto vengono contemplate tutte le tipologie di affidamento dei servizi (dalla gara pubblica, all'affidamento diretto fino alla gara a doppio oggetto, per individuare contemporaneamente sia il fornitore dei servizi che il partner industriale a cui affidare la gestione dell'azienda), con il rischio di minare il nascente mercato dei servizi di trasporto pubblico con scelte che compromettono le pari opportunità dei diversi operatori industriali. Il regolamento Comunitario n. 1370/2007 che entrerà in vigore alla fine del 2009 - relativo ai servizi di trasporto passeggeri su strada e su ferrovia - pone un argine ai tentativi di arrestare il processo di liberalizzazione.

La liberalizzazione resta infatti l'unica via per rendere le aziende più efficienti e favorirne l'evoluzione industriale, nel quadro della piena tutela delle prerogative pubbliche di qualificazione dei servizi e di contenimento dei contributi a compensazione degli obblighi di servizio.

In questo senso saranno decisivi i decreti attuativi dell'art 23 bis della LN 133 che il governo dovrà approvare entro giugno. E' indispensabile che su queste norme gli Enti Locali facciano sentire la propria voce. Soprattutto gli Enti che in questi anni hanno percorso la strada della liberalizzazione con scelte innovative, come Modena.

Alla luce di quanto abbiamo compreso, riteniamo il percorso di selezione del partner industriale per ATCM coerente sia con lo spirito del regolamento Comunitario che con quello dell'art. 23 bis della LN 133. Crediamo anzi che Modena abbia anticipato lo spirito di tale nuova legislazione. Pur non avendo potuto attuare una gara a doppio oggetto - come pure si era ipotizzato con le delibere approvate degli enti locali modenesi, alla fine 2007 - per mancanza dei presupposti legislativi, non vi è dubbio che nella gara portata a termine si sia tenuto assieme sia la ricerca del partner industriale che la gestione del contratto di servizio. Con l'affidamento della gestione operativa di ATCM ad un partner industriale forte e competente, che deve attuare un preciso

contratto di servizio, abbiamo dimostrato che è possibile una soluzione diversa dalla pura privatizzazione delle aziende. Abbiamo evitato di doverci affidare ciecamente ad un mercato, quello dei servizi di trasporto pubblico, ancora debole e non pienamente concorrenziale, o tornare alla “municipalizzazione”, alla gestione in house, che tanti danni ha fatto alla qualità dei servizi e alle finanze pubbliche.

La nostra esperienza ha l'ambizione di dimostrare che è possibile salvaguardare il controllo pubblico sulla quantità e qualità dei servizi forniti al territorio - anche alle aree più deboli - sia attraverso l'intervento “esterno”, garantito dalla funzione di authority dell'Agenzia, che attraverso l'intervento “interno” ad ATCM: i soci continuano infatti ad avere il controllo sulle scelte principali dell'azienda, a garanzia della continuità del servizio e del suo miglioramento, a parità dei contributi erogati.

Ora dobbiamo aspettarci che il processo di liberalizzazione produca, anche nella nostra realtà, effetti sulla riorganizzazione industriale del settore, favorendo processi di aggregazione che pongano fine al “nanismo” delle imprese di trasporto in Italia, senza i quali si espone il nostro Paese al rischio di diventare terra di conquista di alcune e poche imprese multinazionali europee. E' probabile che la difficile ricerca dell'equilibrio di bilancio di ATCM spingerà la Cordata a proporre ipotesi di aggregazioni con altre imprese. La presenza di FER, nelle stesse intenzioni della Regione, ha proprio questo scopo di accelerare i processi di aggregazione delle aziende, in particolare tra quelle pubbliche. E' importante, allora, che gli enti soci di ATCM si diano una strategia al riguardo, senza rincorrere le ipotesi che eventualmente proporrà l'AD, per evitare che si ripeta da noi quello che si è verificato a Ferrara, dove l'azienda locale è stata semplicemente incorporata dal ATC, e a Ferrara è rimasto un semplice “deposito”.

Infine non si può non evidenziare che la presenza di un Partner industriale incaricato della gestione operativa di ATCM rende il ruolo e la funzione dell'Agenzia assolutamente essenziale. aMo, ancor più nel caso di aggregazioni di ATCM con altre aziende di trasporto, è chiamata ad essere la mano operativa degli Enti locali per l'attuazione delle politiche del trasporto pubblico, non potendo questi ultimi esercitare lo stesso potere che avevano nel passato all'interno alla propria azienda. Il peso del singolo socio, anche il più grande, tende ad essere sempre meno rilevante via via che cresce la dimensione territoriale dell'azienda, che scaturirà dai processi di aggregazione.

Da qui discende la seconda questione che il Consiglio sottopone alla attenzione dei soci e che riguarda, appunto, **il ruolo dell'Agenzia**. Come noto, recentemente la Regione ha approvato con LR n. 10/2008 la riforma delle società pubbliche, tra cui anche le Agenzie per la Mobilità.

Tale riforma opera una opportuna razionalizzazione delle agenzie, in precedenza eccessivamente diversificate, con alcune Agenzie “leggere”, quasi inesistenti, che si limitano il più delle volte a passare i finanziamenti regionali e locali ai gestori ed altre “pesanti, che controllano gli stessi gestori, che gestiscano la bigliettazione e i ricavi da traffico, gestiscono tutti i beni, compreso i bus. Il riordino, obiettivamente necessario, è inoltre finalizzato a favorire l'evoluzione industriale delle società pubbliche, verso un diverso assetto dimensionale, più consono a competere su un mercato in cui, come detto, sono presenti grandi società multinazionali.

La legge regionale contempla un modello di agenzia della mobilità molto simile a quello adottato dalla nostra Agenzia:

- prevede che non debba gestire attività industriali (come il trasporto pubblico, anche indirettamente, come le officine, la sosta e i parcheggi, ecc) e in caso le gestisca dispone che gli enti soci provvedano allo scorporo di tali attività per ridarle al gestore dei servizi. A Modena l'Agenzia non gestisce tali attività, ma solo funzioni pubbliche per conto degli enti locali;
- prevede il superamento delle situazioni di controllo societario da parte delle Agenzie locali nelle società di gestione. Nel nostro caso aMo non ha partecipazioni in società di gestione;
- prevede che le Agenzie adottino contratti di servizio “net cost”, in cui la gestione della tariffazione e dei ricavi da traffico siano in capo alle società di gestione, nell'ambito dell'applicazione del sistema tariffario integrato regionale. A Modena è già così;

- prevede che le agenzie debbano occuparsi dell'affidamento dei servizi, della stipula dei Contratti di servizio, della progettazione dei servizi, in stretta integrazione con gli Enti locali e regionali, e del controllo sull'applicazione dei contratti di servizio da parte del gestore. A Modena è già così;
- prevede che gli Enti locali, nella gestione delle proprie competenze possano affidare alla propria Agenzia nuove funzioni proprie, in modo da perseguire attraverso la loro gestione associata una maggiore efficienza ed efficacia dell'azione pubblica, esempio la gestione dei servizi di linea con conducente; la gestione associata dei servizi scolastici comunali; la progettazione di PUM o dei Piani della sosta; la promozione dei servizi pubblici, ecc., provvedendo direttamente a far fronte ai costi dell'Agenzia.

L'unica modifica che ci impone la LR riguarda il modello societario dell'Agenzia. La Regione richiede - anche se non se ne comprende la ragione - che le Agenzie adottino la forma organizzativa della "società di capitali a responsabilità limitata", affidata ad un amministratore unico e che la società sia espressione di una convenzione tra Enti locali di cui all'art. 30 del decreto legislativo n. 267 del 2000. La vostra Agenzia nasce già da una tale convenzione ma è una S.p.a ed ha un Consiglio di Amministrazione, pur formato da soli tre componenti. Avrete tempo fino alla fine del 2010 per apportare le modifiche richieste e quindi vi è il tempo per avviare una riflessione che valuti l'opportunità di aggiornare eventualmente la stessa Convenzione, di ampliare eventualmente un allargamento delle attuali funzioni dell'Agenzia, rivedendo l'Accordo di funzioni, oltre che apportare le necessarie modifiche allo statuto, in modo da trasformare la attuale forma societaria in una S.r.l. e dotarla di un amministratore unico.

La terza questione che il Consiglio propone alla vostra attenzione è relativa alle **priorità di intervento** per il corrente anno. Negli ultimi due anni abbiamo lavorato intensamente per rivedere e qualificare i servizi urbani. E' stato revisionato una parte del servizio urbano di Modena, potenziato quello di Carpi e rifatto quello di Sassuolo, con importanti risultati in termini di incremento dei passeggeri. Nel settembre prossimo entrerà in esercizio le modifiche della seconda fase del riordino del trasporto di Modena, che completerà la revisione dei servizi urbani. Oltre a continuare a prestare attenzione ai servizi per gli studenti, nella prima metà del 2010 è nostra intenzione concretizzare alcune prime azioni volte al miglioramento dei servizi extraurbani, in particolare di quelle aree non servite da una rete ferroviaria, con l'obiettivo di specializzare, velocizzare e cadenzare i servizi tra la città e i principali centri urbani periferici, e a Vignola in cui è previsto la sperimentazione di un servizio urbano, capace di integrare i servizi ferroviari di collegamento con Bologna con i servizi extraurbani verso la montagna e verso Modena.

Ad integrazione degli obiettivi sopra richiamati, vorremmo continuare l'impegno profuso dall'Agenzia nella **qualificazione dei servizi ferroviari**. In questo ultimo anno abbiamo lavorato per introdurre miglioramenti nei servizi ferroviari sulla Modena - Sassuolo, attraverso un dialogo costruttivo con la Regione e con FER. Il risultato è stato un incremento delle corse e l'inserimento di treni diretti, che ha prodotto, fin dall'inizio della sperimentazione un riscontro positivo dall'utenza, con un aumento del 10% dei passeggeri trasportati.

Nei mesi scorsi abbiamo portato a termine la messa a punto - in un dialogo intenso con i Comuni interessati - un programma di **adeguamenti infrastrutturali della tratta Modena - Sassuolo** (eliminazione di passaggi a livello, interrimento di alcune tratte, nuove stazioni, riqualificazione di quelle attuali, inserimento di nuovo materiale rotabile, etc.). Interventi capaci di realizzare un deciso salto di qualità del servizio, in termini di velocità commerciale e di frequenza, così da trasformarla in una vera ferrovia suburbana. Tali adeguamenti sono stati inseriti in un apposito accordo tra la Regione, FER, i Comuni di Modena, Sassuolo, Formigine e Fiorano, la Provincia e l'Agenzia. L'Accordo è lo strumento determinante che impegna la Regione ad investire sulla tratta importanti risorse finanziarie, le quali, assieme a quelle ricavabili dalla valorizzazione di alcune aree ferroviarie collocate nelle città di Modena e Sassuolo (non più necessarie all'esercizio ferroviario) e dal concorso degli stessi enti locali interessati, permettono di dar corso nei prossimi tre - quattro anni ad una quindicina di opere di rimozione di passaggi a livello e di riqualificazione

di stazioni, l'inserimento di due nuovi treni e la ricongiunzione delle due tratte ferroviarie a Sassuolo. L'insieme di questi interventi permetterà di ammodernare la ferrovia, a favore di una più elevata velocità, una migliore affidabilità ed una più estesa capillarità del servizio. Solo così sarà possibile fare di tale ferrovia un punto di forza del trasporto pubblico in un territorio densamente urbanizzato.

Oltre alla qualificazione della ferrovia Modena – Sassuolo, l'Agenzia dovrà proseguire il suo impegno sui temi dei servizi ferroviari in altre quattro direzioni:

- proseguire il confronto con la Regione sul programmato **potenziamento dei servizi ferroviari regionali** del 20% nel triennio. Il primo incremento dell'11% è già stato attivato nel novembre scorso (parzialmente sulla Modena – Sassuolo e sulla Modena – Carpi, in misura più marcata sulla Bologna - Mirandola). Con il prossimo orario ferroviario la Regione attiverà l'ulteriore incremento del 9% ed è importante che il nostro bacino ottenga la sua parte di potenziamenti. In questo contesto occorrerà prestare attenzione alla qualità del servizio sulla tratta Modena – Bologna, che tutti gli studi – oltre che l'evidenza empirica – evidenziano non solo come la tratta più utilizzata in ambito regionale, ma anche come quella con maggiore domanda di trasporto non servita, in cui prima ancora che all'introduzione di ulteriori corse, comunque necessarie, è fondamentale introdurre il cadenzamento dei servizi durante l'intero arco della giornata. Il ritardo nella conclusione dei lavori di adeguamento della stazione di Bologna rende difficile realizzare compiutamente tali obiettivi (sia ulteriori potenziamenti che il cadenzamento) già a partire dal 2010, ma è necessario comunque concertare con la Regione gli interventi di ulteriore potenziamento, programmato dalla Regione in un ulteriore 30% entro il 2014. Entro quella data dovrà essere assicurato il cadenzamento sistematico a 15-30 minuti lungo la tratta. Considerando le caratteristiche quasi “suburbane” del servizio, è opportuno che l'Agenzia, la Provincia di Modena e i Comuni interessati approfondiscano anche l'ipotesi di realizzare una o due nuove fermate sulla tratta Modena – Bologna;
- **ripensare i servizi ferroviari sulla Modena - Carpi** in un'ottica di breve – medio periodo, capace di valorizzare le risorse investite per il raddoppio di un tratto della linea, tuttora in corso, con l'obiettivo di intensificare i servizi, cadenzarli, attivare la nuova stazione di Villanova e ripristinare il servizio in quella di Soliera, ubicata nella località di Appalto. E' necessario intervenire da subito (senza attendere la conclusione dei lavori di raddoppio sopra citati, prevista per la fine del 2010) sulla scarsa qualità dei servizi attuali: sono, infatti, numerose e giustificate le lamentele degli utenti per le continue cancellazioni di corse e i ritardi causati dall'utilizzo di materiale rotabile obsoleto, né è accettabile che tali inefficienze vengano affrontate, come è successo con il nuovo orario Trenitalia entrato in vigore il 14 dicembre 2008, aumentando indiscriminatamente i tempi di percorrenza della tratta Modena – Verona. Gli approfondimenti che abbiamo fatto ci indicano come assolutamente necessario richiedere il passaggio della competenza sui servizi ferroviari regionali sulla tratta dalla Regione Veneto – marginalmente interessata – all'Emilia Romagna, fatto che consentirà la modifica del modello di esercizio verso un cadenzamento sistematico lungo tutta la linea, eventualmente troncando una parte dei servizi regionali alla stazione di Mantova.. A questo proposito è in corso un confronto tra le tre Regioni interessate, che ci auguriamo si concluda con il riconoscimento dell'interesse primario all'Emilia Romagna nella ottimale gestione della tratta, in modo che sia possibile modificare il programma di esercizio nella direzione sopra indicata e si attui l'inserimento di nuovo materiale rotabile che la Regione, attraverso FER, sta acquistando direttamente.
- promuovere l'**ammodernamento e la velocizzazione della ferrovia Vignola – Bologna**. Si tratta di un insieme di interventi che comprendono il completamento dell'elettrificazione della tratta (propedeutico all'introduzione di nuovo materiale rotabile), l'attestamento di tutti i servizi nella stazione di Vignola (attualmente una corsa su quattro ha origine o termine a

Bazzano, servendo dunque solo i centri della provincia di Bologna) e la riqualificazione della stazione ferroviaria di Vignola, presso la quale è necessario realizzare anche un terminal per l'interscambio con le linee locali extraurbane e l'ipotizzato servizio urbano;

- **promuovere la nuova offerta di servizi ferroviari verso Bologna al servizio dei comuni di Mirandola, S. Felice e soprattutto di Camposanto**, dove è raddoppiato il numero di corse che si fermano alla nuova stazione. Per raggiungere quest'obiettivo serviranno azioni informative e promozionali ed interventi che favoriscano gli interscambi treno – bus e treno – auto, ne sia un esempio il progetto approntato dal Comune di Camposanto in collaborazione con l'Agenzia di realizzazione del nuovo terminal TPL e di un parcheggio scambiatore integrati con la nuova fermata ferroviaria.

In definitiva viene confermata la centralità del ruolo ricoperto dall'Agenzia a supporto della pianificazione regionale del servizio ferroviario, nevralgico per alcuni “corridoi” di mobilità, e che va sempre più integrato con i servizi di trasporto pubblico su gomma.

### **Andamento degli investimenti**

Un'altra priorità per l'Agenzia sono gli **investimenti nel trasporto pubblico locale**. Nell'Accordo di programma sottoscritto recentemente con la Regione, è allegato un impegnativo programma di interventi. Alcuni sono di competenza di aMo, altri di ATCM e altri di alcune amministrazioni locali. A questi si aggiungono interventi diretti dell'Agenzia che riguardano l'ammodernamento e la manutenzione straordinaria della rete dei depositi e della filovia di Modena e la realizzazione del nuovo distributore di metano per le flotte dei mezzi di ATCM e Hera, il cui appalto è in corso e il cantiere dovrebbe partire entro l'estate.

Per il necessario rinnovo del parco mezzi di ATCM si attendono gli ulteriori stanziamenti della Regione, a sua volta dipendente dal trasferimento delle risorse nazionali, stanziati dal precedente Governo. Nonostante questi investimenti ed alcuni investimenti diretti di ATCM, previsti dal nuovo socio, le sostituzioni programmate non saranno sufficienti a garantire il mantenimento dell'attuale età media del parco autobus (oltre 8 anni, quindi non ottimale). E' necessario che la prossima Legge Finanziaria preveda risorse aggiuntive per l'acquisto di bus, tram e treni. Ci auguriamo che le rappresentanze nazionali degli Enti locali si facciano sentire con forza, perchè non si debba assistere ad un rapido deterioramento della qualità della flotta, con un impatto negativo sull'utenza.

Lo sforzo maggiore dovrà essere orientato alla progettazione degli interventi volti all'incremento della velocità commerciale dei mezzi, come la realizzazione di corsie preferenziali e del preferenziamento semaforico in città finanziati nell'accordo regionale. Si tratta di interventi su cui è difficile acquisire il consenso della popolazione, ma sono essenziali per rendere il trasporto pubblico più efficiente e competitivo. E' questa la carta in più di cui ha bisogno il servizio a Modena e solo con la loro presenza che si potrebbe, ad esempio, programmare l'incremento delle frequenze della linea 7, nelle ore di punta, nel momento che fosse realizzata la corsia preferenziale sulla Via Emilia. Occorre avviare da subito la loro progettazione, per passare - dopo un'adeguata consultazione della città - alla realizzazione degli interventi necessari, possibilmente avviare i cantieri entro la fine dell'anno o inizio 2010.

Un altro intervento prioritario è quello diretto al miglioramento dello stato delle fermate e al potenziamento dei terminal di interscambio. Nell'accordo di programma sono previste specifiche risorse, spendibili solo con il concorso finanziario degli Enti proprietari delle strade. L'Agenzia solleciterà a questo proposito gli Enti soci interessati, anche a rischio di apparire insistente.

## Attività correlate al tpl

Un ulteriore campo di intervento, sempre più impegnativo, è costituito **dalle nuove attività extra TPL** intraprese dalla Agenzia. Diverse sono le attività avviate e che saranno sviluppate nell'anno in corso, aderendo alle esigenze prospettate dagli Enti soci e dalla Regione, nella consapevolezza che l'Agenzia è uno strumento agli Enti locali per il governo associato delle loro politiche per la mobilità.

Oltre alla gestione della concessione **degli abbonamenti agevolati** per specifiche categorie di utenti (anziani a basso reddito ed invalidi), e alla promozione dell'abbonamento ATCM Card Senior per coloro che non possono accedere a tali titoli agevolati, le principali iniziative intraprese dall'Agenzia al di fuori del trasporto pubblico locale hanno riguardato:

- a. il consolidamento e lo sviluppo del progetto **City Porto** per la distribuzione delle merci nel centro storico di Modena, con l'obiettivo di razionalizzare l'attuale caotico afflusso di mezzi nella parte più delicata della città. Il servizio è attivo da circa 20 mesi e consente la gestione del recapito di circa 6.000 colli al mese, con mezzi elettrici o a metano. Fino ad oggi City Porto ha operato solo per conto/terzi, al servizio dei principali spedizionieri presenti in città (una decina), che se ne servono volontariamente. Il servizio è apprezzato per affidabilità e regolarità, ma la sua crescita negli ultimi mesi si è attenuata, sia per la crisi economica sia, a nostro avviso, per le regole di accesso al centro storico non abbastanza rigorose per camion e furgoni. Per affrontare questa criticità, contenere gli oneri a carico del Comune di Modena e soprattutto per ridurre in modo più deciso la quantità di mezzi che entrano in centro storico, l'Agenzia sta mettendo a punto la seconda fase di sviluppo del progetto, che punta a coinvolgere il conto/proprio, compreso la concessione e gestione di spazi di magazzino per lo stoccaggio temporaneo delle merci dei commercianti che non hanno spazio nei propri negozi. City Porto è uno dei pochi progetti per la consegna delle merci in centro storico realmente attivo in regione, nonostante molte città capoluogo ne parlino da anni, e nonostante la Regione abbia stanziato specifiche risorse finanziarie. Per il raggiungimento dell'equilibrio economico del progetto serve certamente accrescere le attività commerciali, innovare anche la gestione ma servono anche regole più restrittive per l'accesso al centro storico, alcune da introdurre già nel prossimo Accordo Regionale sulla qualità dell'aria;
- b. lo sviluppo ulteriore delle attività di **Mobility Management**. Sono diverse le iniziative attivate negli ultimi due anni per riorganizzare i viaggi di lavoratori e studenti, in modo da contenere l'utilizzo eccessivo delle auto private e promuovere modalità di spostamento più sostenibili. E' in corso l'estensione delle prime iniziative attivate a Modena (con la Tetra Pak, con il Policlinico, ecc.), con l'avvio di un progetto specifico per la Maserati, attraverso la sottoscrizione di uno specifico protocollo di intesa con l'azienda. L'Agenzia, dopo essere stata nominata Mobility Manager dei Comuni del distretto ceramico, ha dato corso a diverse iniziative, tra le quali la progettazione della rete di piste ciclabili di distretto, l'avvio del servizio "C'entro in bici", l'attuazione del progetto "Piedibus (prevede l'accompagnamento a piedi di alcuni alunni delle scuole medie ed elementari di Formigine nel tragitto casa - scuola) ed ora siamo impegnati nell'elaborazione del piano degli spostamenti casa - lavoro dei dipendenti Ferrari, sulla base ad un protocollo firmato con l'azienda e il comune di Maranello. Queste prime esperienze positive e le competenze acquisite, rendono possibile estendere tali iniziative in altri comuni (così come prevede il Piano di risanamento della qualità dell'aria approvato recentemente dalla Provincia). I comuni interessati possono individuare l'Agenzia come loro Mobility manager, a condizione di sostenerne i costi, dedotti da eventuali contributi pubblici che abbiamo già

- ottenuto e altri che stiamo richiedendo al Ministero dell'Ambiente nell'ambito del programma di promozione della mobilità sostenibile;
- c. la **ricerca di possibili finanziamenti di provenienza nazionale, regionale** o anche europei per la realizzazione di progetti di mobilità sostenibile costituisce un'attività a cui l'Agenzia presta particolare attenzione. Sono già stati conseguiti alcuni risultati, come il finanziamento per attrezzare il terminal Gottardi, la stazione di Castelfranco, il nuovo terminal per i servizi extraurbani di Sassuolo o la partecipazione al progetto comunitario "Ad Personam". Di fronte alle difficoltà incontrate dai Comuni nel trovare risorse da dedicare a iniziative di questo tipo la ricerca di finanziamenti esterni è essenziale.
  - d. Una nuova area di attività che abbiamo avuto difficoltà ad affrontare è quella dei **servizi scolastici gestiti dai comuni**. In altri territori, come a Reggio Emilia, l'Agenzia si occupa della gestione associata dei trasporti degli studenti gestita direttamente dai comuni e ad avviso degli amministratori reggiani è una esperienza positiva, vantaggiosa economicamente e sgrava i Comuni, soprattutto quelli più piccoli delle pesanti incombenze amministrative e gestionali che la gestione in economia o la gestione di piccole gare comportano. Potendo affidare tali servizi per lotti di adeguata dimensione e quindi più appetibili per i gestori, è possibile contenere i costi ed avere maggiori garanzie di continuità e di qualità dei servizi forniti. L'Agenzia, liberatasi dall'incombenza della gara per individuare il partner per ATCM, potrà ora concentrarsi su tale ipotesi, con l'obiettivo di avanzare una proposta operativa ai comuni, al fine di aprire il confronto e la discussione.

Infine mi soffermo brevemente sul **rapporto con l'utenza**. L'attenzione alle esigenze dell'utenza costituisce una delle ragioni d'essere dell'Agenzia. Conoscere il giudizio dei passeggeri sul servizio offerto è infatti essenziale per monitorarne le carenze e individuare gli interventi necessari per a migliorarlo.

A questo proposito è particolarmente utile **l'indagine di customer care sul grado di soddisfazione percepito dagli utenti** (occasionalisti e abbonati) che viene realizzata da quattro anni. I principali risultati dell'ultima ricerca saranno presentati durante l'assemblea e svolta alla fine gennaio. Complessivamente è emerso un giudizio positivo sulla qualità percepita, in particolare da parte degli abbonati, che conoscono meglio il servizio, che passa, in una scala da 1 a 10, da un voto del 7,2 del 2008 (era 7,3 nel 2006) a 7,3 nel 2009. Il grado di soddisfazione rilevato dall'indagine consente al Gestore di usufruire di un premio, con le modalità previste dal sistema premiante inserito nell'attuale Contratto di Servizio, per sollecitarlo a migliorare continuamente la qualità dei servizi forniti. Nel 2008 tale premio è scattato solo per il parametro "incremento dei passeggeri", ma non per quello di miglioramento dell'indice di custode. Le criticità maggiormente avvertite dagli utenti, su cui intervenire sono tre: la regolarità, l'evasione del pagamento dei titoli viaggio, la qualità delle fermate. Su tutte sono state già adottate specifiche iniziative, ma altre se ne dovranno assumere.

Infine credo sia utile soffermarci sul ruolo del **Comitato Utenti**. A tre anni dalla sua costituzione, il **Consiglio di Amministrazione ha provveduto ad adeguare il relativo Regolamento istitutivo**, che inizialmente aveva un carattere sperimentale. La principale innovazione introdotta riguarda il meccanismo di individuazione dei componenti del Comitato, che prevede che una parte dei componenti siano nominati da Associazioni di categoria e un'altra da un'Assemblea di utenti che manifestano interessati a partecipare (nel nostro caso 6 su 13 componenti). L'assemblea è convocata per il 16 maggio.

Il Comitato è stato consultato sulle principali proposte di modifica o istituzione di nuovi servizi, ed è stato coinvolto in specifiche attività di sensibilizzazione degli utenti, ad esempio sul pagamento del titolo di viaggio o sulla nuova carta dei servizi e sono stati promossi diversi incontri anche con ATCM per affrontare assieme singole criticità del servizio. Il Comitato non si è limitato a dare pareri, come previsto dallo statuto, quale organo consultivo dell'Agenzia, ma ha teso a diventare un



“sindacato degli utenti”, soprattutto per l’atteggiamento dell’attuale Presidente, facendosi interprete di singoli e particolarissimi criticità, che tra l’altro ci vengano puntualmente proposte direttamente dagli stessi utenti e a cui rispondiamo nel merito. Nell’ambito della revisione della LR sul TPL sarà necessario riprendere tale questione in quanto un altro “sindacato degli utenti”, in competizione con le Associazioni degli utenti, già molto attive a Modena, non è molto utile.

### Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dei due esercizi precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2008	31/12/2007	Variazione 2008/2007	31/12/2006	Variazione 2008/2006
Ricavi netti e trasferimenti	27.341.363	25.456.401	1.884.962	24.935.823	2.405.540
Costi esterni	26.134.821	24.563.918	1.570.903	23.942.729	2.192.092
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>1.206.542</b>	<b>892.483</b>	<b>314.059</b>	<b>993.094</b>	<b>213.448</b>
Costo del lavoro	738.281	658.811	79.470	637.280	101.001
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>468.261</b>	<b>233.672</b>	<b>234.589</b>	<b>355.814</b>	<b>112.447</b>
Ammortamenti netti	534.981	365.120	169.861	331.288	203.693
<b>Risultato Operativo</b>	<b>-66.720</b>	<b>-131.448</b>	<b>64.728</b>	<b>24.526</b>	<b>-91.246</b>
Proventi e oneri finanziari	101.538	72.007	29.531	123.363	-21.825
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>34.817</b>	<b>-59.441</b>	<b>94.258</b>	<b>147.889</b>	<b>-113.072</b>
Componenti straordinarie nette	- 5.766	105.547	-111.313	-77.067	71.301
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>29.052</b>	<b>46.106</b>	<b>-17.054</b>	<b>70.822</b>	<b>-41.770</b>
Imposte sul reddito	34.992	40.789	-5.797	32.605	2.387
<b>Risultato netto</b>	<b>-5.940</b>	<b>5.317</b>	<b>-11.257</b>	<b>38.217</b>	<b>-44.157</b>

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

	31/12/2008	31/12/2007
ROE netto		0,00
ROE lordo	0,00	0,00
ROI		
ROS	(0,04)	(0,09)

## Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2008	31/12/2007	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	785.067	288.554	496.513
Immobilizzazioni materiali nette	24.173.280	14.586.077	9.587.203
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	3.000	3.000	
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>24.961.347</b>	<b>14.877.631</b>	<b>10.083.716</b>
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	724.011	619.613	104.398
Altri crediti	8.069.053	9.492.044	(1.422.991)
Ratei e risconti attivi	870	1.079	(209)
<b>Attività d'esercizio a breve termine</b>	<b>8.793.934</b>	<b>10.112.736</b>	<b>(1.318.802)</b>
Debiti verso fornitori	4.894.737	4.188.593	706.144
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	67.758	55.148	12.610
Altri debiti	244.552	44.333	200.219
Ratei e risconti passivi	11.327.563	10.022.339	1.305.224
<b>Passività d'esercizio a breve termine</b>	<b>16.534.610</b>	<b>14.310.413</b>	<b>2.224.197</b>
<b>Capitale d'esercizio netto</b>	<b>(7.740.676)</b>	<b>(4.197.677)</b>	<b>(3.542.999)</b>
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	265.799	223.447	42.352
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			
Altre passività a medio e lungo termine	271.849	1.208.048	(936.199)
<b>Passività a medio lungo termine</b>	<b>537.648</b>	<b>1.431.495</b>	<b>(893.847)</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>16.683.023</b>	<b>9.248.459</b>	<b>7.434.564</b>
Patrimonio netto	(18.817.112)	(10.052.132)	(8.764.980)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	350	270	80
Posizione finanziaria netta a breve termine	2.133.739	803.403	1.330.336
<b>Mezzi propri e indebitamento finanziario netto</b>	<b>(16.683.023)</b>	<b>(9.248.459)</b>	<b>(7.434.564)</b>

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

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

	31/12/2008	31/12/2007
Margine primario di struttura	5.104.829	5.172.128

Nel calcolo del margine di struttura si è tenuto conto dei risconti passivi su contributi in diminuzione del valore netto delle immobilizzazioni.

## Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2008, era la seguente (in Euro):

	31/12/2008	31/12/2007	Variazione
Depositi bancari	2.132.173	802.714	1.329.459
Denaro e altri valori in cassa	1.566	689	877
Azioni proprie			
<b>Disponibilità liquide ed azioni proprie</b>	<b>2.133.739</b>	<b>803.403</b>	<b>1.330.336</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)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>			
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>2.133.739</b>	<b>803.403</b>	<b>1.330.336</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	(350)	(270)	(80)
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>350</b>	<b>270</b>	<b>80</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>2.134.089</b>	<b>803.673</b>	<b>1.330.416</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.

	31/12/2008	31/12/2007
Liquidità primaria	1,70	2,03
Liquidità secondaria	1,70	2,03
Indebitamento	0,29	0,45
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,76	0,69

L'indice di liquidità primaria e secondaria è pari a 1,70. Occorre tenere conto che nei debiti a breve termine per il calcolo degli indici di liquidità sono compresi anche i risconti passivi relativi ai contributi ricevuti per investimenti, che per la maggior parte hanno natura pluriennale.

La situazione finanziaria della società è soddisfacente.

L'indice di indebitamento è pari a 0,29. L'ammontare dei debiti è da considerarsi consono all'attività svolta.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 0,76, risulta che l'ammontare dei mezzi propri e dei debiti consolidati è da considerarsi appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi. Tenuto conto della particolarità dei risconti passivi sui contributi (che riducono di fatto il costo netto delle immobilizzazioni) detto indice diverrebbe 1,37, quindi sicuramente consono all'attività sociale.

### **Composizione del Capitale Sociale**

Il Capitale Sociale al 31/12/2008 di € 5.312.848,00 è così ripartito:

**CAPITALE SOCIALE € 5.312.848,00**

**Valore nominale di ogni azione = 1 EURO**

<b>N.</b>	<b>ELENCO SOCI</b>	<b>Quota %</b>	<b>Numero azioni di appartenenza</b>	<b>Importo Capitale Sociale di appartenenza</b>
1	PROVINCIA DI MODENA	29,0000	1.540.720	€ 1.540.720,00
2	COMUNE DI BASTIGLIA	0,0259	1.376	€ 1.376,00
3	COMUNE DI BOMPORTO	0,2242	11.920	€ 11.920,00
4	COMUNE DI CAMPOGALLIANO	0,0099	528	€ 528,00
5	COMUNE DI CAMPOSANTO	0,0493	2.624	€ 2.624,00
6	COMUNE DI CARPI	9,6071	510.416	€ 510.416,00
7	COMUNE DI CASTELFRANCO EMILIA	1,2629	67.104	€ 67.104,00
8	COMUNE DI CASTELNUOVO RANGONE	0,1825	9.696	€ 9.696,00
9	COMUNE DI CASTELVETRO DI MODENA	0,2161	11.488	€ 11.488,00
10	COMUNE DI CAVEZZO	0,0982	5.216	€ 5.216,00
11	COMUNE DI CONCORDIA SULLA SECCHIA	0,1105	5.872	€ 5.872,00
12	COMUNE DI FANANO	0,0174	928	€ 928,00
13	COMUNE DI FINALE EMILIA	0,6605	35.088	€ 35.088,00
14	COMUNE DI FIORANO MODENESE	0,3884	20.640	€ 20.640,00
15	COMUNE DI FIUMALBO	0,0022	128	€ 128,00
16	COMUNE DI FORMIGINE	2,1929	116.512	€ 116.512,00
17	COMUNE DI FRASSINORO	0,0236	1.248	€ 1.248,00
18	COMUNE DI GUIGLIA	0,0361	1.920	€ 1.920,00
19	COMUNE DI LAMA MOCOGLIO	0,0354	1.872	€ 1.872,00
20	COMUNE DI MARANELLO	0,8153	43.312	€ 43.312,00
21	COMUNE DI MARANO SUL PANARO	0,0532	2.832	€ 2.832,00
22	COMUNE DI MEDOLLA	0,2438	12.944	€ 12.944,00
23	COMUNE DI MIRANDOLA	1,2751	67.744	€ 67.744,00
24	COMUNE DI MODENA	45,0000	2.390.768	€ 2.390.768,00
25	COMUNE DI MONTECRETO	0,0050	288	€ 288,00
26	COMUNE DI MONTEFIORINO	0,0215	1.136	€ 1.136,00
27	COMUNE DI MONTESE	0,0266	1.408	€ 1.408,00
28	COMUNE DI NONANTOLA	0,0076	400	€ 400,00
29	COMUNE DI NOVI DI MODENA	0,2194	11.648	€ 11.648,00
30	COMUNE DI PALAGANO	0,0219	1.168	€ 1.168,00
31	COMUNE DI PAVULLO NEL FRIGNANO	0,7069	37.552	€ 37.552,00
32	COMUNE DI PIEVEPELAGO	0,0164	864	€ 864,00
33	COMUNE DI POLINAGO	0,0111	592	€ 592,00
34	COMUNE DI PRIGNANO SULLA SECCHIA	0,0342	1.824	€ 1.824,00
35	COMUNE DI RAVARINO	0,0695	3.696	€ 3.696,00
36	COMUNE DI RIOLUNATO	0,0039	208	€ 208,00
37	COMUNE DI S.CESARIO SUL PANARO	0,0896	4.768	€ 4.768,00
38	COMUNE DI S.FELICE SUL PANARO	0,2822	14.992	€ 14.992,00
39	COMUNE DI S.POSSIDONIO	0,0350	1.856	€ 1.856,00
40	COMUNE DI S.PROSPERO SULLA SECCHIA	0,1018	5.408	€ 5.408,00
41	COMUNE DI SASSUOLO	4,7983	254.928	€ 254.928,00
42	COMUNE DI SAVIGNANO	0,1413	7.504	€ 7.504,00
43	COMUNE DI SERRAMAZZONI	0,1621	8.608	€ 8.608,00
44	COMUNE DI SESTOLA	0,0268	1.424	€ 1.424,00
45	COMUNE DI SOLIERA	0,4052	21.520	€ 21.520,00
46	COMUNE DI SPILAMBERTO	0,3992	21.216	€ 21.216,00
47	COMUNE DI VIGNOLA	0,8518	45.248	€ 45.248,00
48	COMUNE DI ZOCCA	0,0320	1.696	€ 1.696,00
	<b>TOTALI</b>	<b>100,000</b>	<b>5.312.848</b>	<b>€ 5.312.848,00</b>

## Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa e dell'evoluzione della normativa sulla relazione di gestione, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e al personale.

### *Informazioni obbligatorie sul Personale*

Nel corso dell'esercizio non si è verificato nessun tipo di infortunio sul lavoro e nessuna malattia professionale.

### *Informazioni obbligatorie sull' Ambiente*

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente e la società non ha subito sanzioni per reati o danni ambientali.

### *Informazioni facoltative sul personale e sull'ambiente*

Nell'ambito di iniziative volte a trasformare precedenti forme di lavoro e per la continuità nel servizio di manutenzione e progettazione della rete, la società ha provveduto nel corso dell'esercizio all'assunzione di due dipendenti. Trattasi di una stabilizzazione a tempo indeterminato di un dipendente precedentemente assunto a tempo determinato e dell'assunzione di un collaboratore.

Il contratto di servizio che Amo ha in corso con ATCM ha come prioritario il miglioramento dell'impatto ambientale del trasporto pubblico

## Investimenti

Nel corso dell'esercizio l'attivo patrimoniale è stato incrementato per effetto della scissione (per euro 8.758.424) e per gli acquisti legati all'ordinario piano degli investimenti nelle seguenti misure.

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	9.683.164
Impianti e macchinari	430.781
Attrezzature industriali e commerciali	226.228
Altri beni	351.539

## Attività di ricerca e sviluppo

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

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

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

**Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile****Rischio di credito**

Si deve ritenere che le attività finanziarie della società abbiano una ottima qualità creditizia che non fa presumere perdite su crediti, 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.

**Rischio di mercato**

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

**Politiche connesse alle diverse attività di copertura**

Non vengono attivate attività di copertura non essendovi particolari rischiosità.

**Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

Nel mese di febbraio 2009 è stata aggiudicata la gara per l'individuazione del partner industriale di ATCM di cui si è già fatto ampio commento nella presente relazione.

**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 depositato presso la sede sociale e liberamente consultabile.

**Conclusioni**

La quantità e la qualità delle attività realizzate dalla vostra società e gli impegni che l'attendono nel prossimo futuro ne evidenziano l'essenzialità nel perseguimento di obiettivi di sviluppo e miglioramento del trasporto pubblico nel nostro territorio. Le discussioni nel Consiglio Provinciale e nei Consigli Comunali per l'approvazione delle delibere inerenti la Gara per l'individuazione del partner industriale di ATCM, svolte alla fine del 2007 e a metà 2008, sono state un'importante occasione per informare i singoli consiglieri comunali e provinciali sull'attività svolta dell'Agenzia

e sui suoi obiettivi di sviluppo. Al di là di singole e legittime posizioni politiche, credo che tutti abbiamo riconosciuto l'importanza delle funzioni e la mole di attività svolte.

L'intensificazione dei rapporti con i Consigli Comunali e soprattutto con le Amministrazioni attraverso contatti diretti e l'attività del Comitato permanente della Mobilità, insediato presso l'Amministrazione Provinciale, ci ha consentito di individuare con più precisione le esigenze dei singoli territori e di avanzare proposte e progetti in diversi Comuni ed avviare nuovi progetti per la qualificazione del TPL e per promozione della mobilità sostenibile.

Questi risultati sono stati raggiunti attraverso l'impegno di tutta la struttura tecnica dell'Agazia e del Direttore, che ringrazio sentitamente, la compattezza del Consiglio di Amministrazione, i cui consiglieri sono sempre stati presenti. Ringrazio, infine, anche i componenti del Collegio Sindacale, il cui mandato è venuto a scadenza, per l'impegno profuso non solo nell'attività di controllo, ma anche per il contributo alla gestione della società.

### **Destinazione del risultato d'esercizio**

Si propone all'assemblea di così coprire la perdita di esercizio mediante l'utilizzo della riserva straordinaria.

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

Modena, 6 aprile 2009

Presidente del Consiglio di amministrazione  
GALLERANI NERINO





Bilancio al 31/12/2008

*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 31/12/2008

Stato patrimoniale attivo	31/12/2008	31/12/2007
<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	36.674	73.337
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	32.234	66.191
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		31.737
7) Altre	716.159	117.289
	785.067	288.554
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	18.354.439	8.964.318
2) Impianti e macchinario	4.765.675	5.177.191
3) Attrezzature industriali e commerciali	451.326	269.436
4) Altri beni	368.225	83.758
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	233.615	91.374
	24.173.280	14.586.077
<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		



5) Verso altri		
- entro 12 mesi	916.175	1.583.705
- oltre 12 mesi		
	916.175	1.583.705
	8.793.064	10.111.657

*III. Attività finanziarie che non costituiscono Immobilizzazioni*

- 1) Partecipazioni in imprese controllate
- 2) Partecipazioni in imprese collegate
- 3) Partecipazioni in imprese controllanti
- 4) Altre partecipazioni
- 5) Azioni proprie  
(valore nominale complessivo)
- 6) Altri titoli

*IV. Disponibilità liquide*

1) Depositi bancari e postali	2.132.173	802.714
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	1.566	689
	2.133.739	803.403

**Totale attivo circolante** **10.926.803** **10.915.060**

**D) Ratei e risconti**

- disaggio su prestiti		
- vari	870	1.079
	870	1.079

**Totale attivo** **35.889.370** **25.794.040**

**Stato patrimoniale passivo** **31/12/2008** **31/12/2007**

**A) Patrimonio netto**

<i>I. Capitale</i>	5.312.848	5.312.848
<i>II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni</i>	9.551.439	780.519
<i>III. Riserva di rivalutazione</i>	717.060	717.060
<i>IV. Riserva legale</i>	91.145	90.879
<i>V. Riserve statutarie</i>		
<i>VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio</i>		
<i>VII. Altre riserve</i>		
Riserva straordinaria	925.701	920.650
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)	(2)
Altre...		
	3.150.560	3.145.509

VIII. Utili (perdite) portati a nuovo

IX. Utile d'esercizio		5.317
IX. Perdita d'esercizio	(5.940)	( )
Acconti su dividendi	( )	( )
Copertura parziale perdita d'esercizio		

**Totale patrimonio netto** **18.817.112**      **10.052.132**

**B) Fondi per rischi e oneri**

1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite		
3) Altri	271.849	1.208.048

**Totale fondi per rischi e oneri** **271.849**      **1.208.048**

**C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato** **265.799**      **223.447**

**D) Debiti**

1) Obbligazioni		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
2) Obbligazioni convertibili		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
3) Debiti verso soci per finanziamenti		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
5) Debiti verso altri finanziatori		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

6) Acconti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
7) Debiti verso fornitori			
- entro 12 mesi	4.894.737		4.188.593
- oltre 12 mesi			
		4.894.737	4.188.593
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	33.201		25.709
- oltre 12 mesi			
		33.201	25.709
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro 12 mesi	34.557		29.439
- oltre 12 mesi			
		34.557	29.439
14) Altri debiti			
- entro 12 mesi	244.552		44.333
- oltre 12 mesi			
		244.552	44.333
<b>Totale debiti</b>		<b>5.207.047</b>	<b>4.288.074</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>			
- aggio sui prestiti			
- vari	11.327.563		10.022.339
		11.327.563	10.022.339
<b>Totale passivo</b>		<b>35.889.370</b>	<b>25.794.040</b>

<b>Conti d'ordine</b>	<b>31/12/2008</b>	<b>31/12/2007</b>
1) Sistema improprio dei beni altrui presso di noi		
2) Sistema improprio degli impegni	3.278.343	1.818.614
3) Sistema improprio dei rischi	7.480.219	4.228.402
4) Raccordo tra norme civili e fiscali	6.366.279	3.632.485
<b>Totale conti d'ordine</b>	<b>17.124.841</b>	<b>9.679.501</b>

<b>Conto economico</b>	<b>31/12/2008</b>	<b>31/12/2007</b>
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.846.595	1.398.916
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	621.333	782.539
- contributi in conto esercizio	24.873.434	23.274.946
- contributi in conto capitale (quote esercizio)	1.064.519	730.356
	26.559.286	24.787.841
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>28.405.881</b>	<b>26.186.757</b>

<b>B) Costi della produzione</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	22.506	12.989
7) Per servizi	25.736.207	23.898.842
8) Per godimento di beni di terzi	30.515	32.196
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	495.873	458.421
b) Oneri sociali	152.462	138.301
c) Trattamento di fine rapporto	39.970	36.938
d) Trattamento di quiescenza e simili		
e) Altri costi	49.976	25.151
	738.281	658.811
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	352.751	100.204
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.246.750	995.272
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide		

	1.599.501	1.095.476
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		
12) Accantonamento per rischi		
13) Altri accantonamenti	248.891	545.341
14) Oneri diversi di gestione	96.702	74.549
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>28.472.603</b>	<b>26.318.204</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>(66.722)</b>	<b>(131.447)</b>

**C) Proventi e oneri finanziari**

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

136.714

104.879

136.714

104.879

136.714

104.879

17) Interessi e altri oneri finanziari:

- da imprese controllate
- da imprese collegate
- da controllanti
- altri

35.176

32.872

35.176

32.872

17-bis) Utili e Perdite su cambi

<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>101.538</b>	<b>72.007</b>
---	----------------	---------------

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

18) Rivalutazioni:

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



19) Svalutazioni:

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

\_\_\_\_\_

**Totale rettifiche di valore di attività finanziarie**

**E) Proventi e oneri straordinari**

20) Proventi:

- plusvalenze da alienazioni
- varie

	10.980		106.081
	10.980		106.081

21) Oneri:

- minusvalenze da alienazioni
- imposte esercizi precedenti
- varie

	16.744		535
	16.744		535

**Totale delle partite straordinarie**

**(5.764) 105.546**

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

**29.052 46.106**

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

- a) Imposte correnti
- b) Imposte differite (anticipate)

	25.457		46.904
	9.535		(6.115)
	34.992		40.789

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

**(5.940) 5.317**

Modena, 6 aprile 2009

Presidente del Consiglio di amministrazione  
GALLERANI NERINO



## *Nota integrativa al bilancio*

*al 31/12/2008*

## 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 31/12/2008

#### 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.

##### Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

Con atto notaio Marani del 18.7.2008, con efficacia 1.8.2008, si è perfezionata l'operazione di scissione parziale dalla società ATCM spa a favore della nostra società.

L'operazione di scissione è stata una fase necessaria al compimento del rilancio del Trasporto Pubblico Locale del Bacino provinciale di Modena.

Il progetto di rilancio mira ad assicurare il mantenimento pubblico dell'intero sistema TPL nelle sue componenti operative ed il perseguimento dell'erogazione di un servizio di qualità e di sviluppo sostenibile.

L'operazione è consistita nella scissione parziale della "A.T.C.M. S.p.A." avente per oggetto il trasferimento a favore della beneficiaria "AMO S.p.A." di tutti i beni, attività e passività indicate al punto 8) del progetto di scissione e nei relativi allegati. L'operazione è tecnicamente definibile come scissione parziale per incorporazione in società beneficiaria senza fissazione del rapporto di cambio in quanto gli azionisti della società scissa e quelli della società beneficiaria sono i medesimi e con le medesime quote di partecipazione al capitale sociale.

L'operazione di scissione ha avuto luogo pertanto mediante semplice imputazione contabile delle attività e delle passività della società scissa alla società beneficiaria.

Per effetto della scissione la società scissa trasferirà parte del proprio patrimonio, costituito dagli elementi attivi e passivi indicati al punto 8) del progetto di scissione e meglio identificati nell'allegato n. 3 al progetto stesso, per un netto patrimoniale pari a Euro 8.770.919,85. In particolare sono stati trasferiti terreni e

fabbricati per un valore al netto dei fondi di ammortamento e del risconto su contributi ad esso afferenti di euro 8.520.589, impianti per un valore al netto degli ammortamenti 237.835, oltre poste di debito e credito a conguaglio.

Tale netto patrimoniale è stato imputato nel bilancio della società beneficiaria interamente a riserva di capitale non distribuibile.

Non è stato quindi effettuato alcun aumento di capitale nella nostra società beneficiaria.

### **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 31/12/2008 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio, in particolare nelle valutazioni e nella continuità dei medesimi principi. 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, a costi di ricerca, e a oneri pluriennali sul progetto metrotramvia.  
 Il software è ammortizzato in 5 esercizi, così come le spese di manutenzione.  
 I costi di ricerca, relativi a studi sulla Modena Sassuolo e gli oneri sulla metrotramvia, con utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio sindacale e sono ammortizzati in un periodo di 3 esercizi.

### *Materiali*

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

In particolare i beni sono stati iscritti:

al valore di perizia approvata dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale per i beni già presenti al momento della trasformazione avvenuta nel corso dell'esercizio 2003;

al valore storico in carico alla società scissa per i beni pervenuti a seguito delle scissioni parziali avvenute nell'esercizio 2003 e 2008.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione. Per i beni pervenuti dalla scissione l'ammortamento è stato calcolato in riferimento al periodo 1-8/31-12-2008.

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.

### Riconoscimento ricavi

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

### Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

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

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

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

### Dati sull'occupazione

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

Organico	31/12/2008	31/12/2007	Variazioni
Dirigenti	2	2	
Impiegati	10	9	1
Operai			
Altri			
	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

### Attività

#### B) Immobilizzazioni

##### I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
785.067	288.554	496.513

## Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione costi	Valore 31/12/2007	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore 31/12/2008
Impianto e ampliamento					
Ricerca, sviluppo e pubblicità	73.337			36.663	36.674
Diritti brevetti industriali	66.191			33.957	32.234
Concessioni, licenze, marchi					
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.737		31.737		
Altre	117.289	881.001		282.131	716.159
Arrotondamento					
	<b>288.554</b>	<b>881.001</b>	<b>31.737</b>	<b>352.751</b>	<b>785.067</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	110.000	36.663			73.337
Diritti brevetti industriali	171.091	104.900			66.191
Concessioni, licenze, marchi					
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.737				31.737
Altre	146.611	29.322			117.289
Arrotondamento					
	<b>459.439</b>	<b>170.885</b>			<b>288.554</b>

## Costi di ricerca e di sviluppo

Descrizione Costi	Valore 31/12/2007	Incremento esercizio	Decremento Esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2008
Incremento produzione	73.337			36.663	36.674
Decremento costi produzione					
Decremento costi distribuzione					
	<b>73.337</b>			<b>36.663</b>	<b>36.674</b>

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ai conti iscritti all'attivo .



## II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
24.173.280	14.586.077	9.587.203

### Terreni e fabbricati

Descrizione	Importo
Costo storico	10.393.124
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(1.428.806)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>8.964.318</b>
Acquisizione dell'esercizio	9.683.164
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	(293.043)
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>18.354.439</b>

### Impianti e macchinario

Descrizione	Importo
Costo storico	8.477.165
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(3.299.974)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>5.177.191</b>
Acquisizione dell'esercizio	430.781
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	(842.297)
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>4.765.675</b>

## Attrezzature industriali e commerciali

Descrizione	Importo
Costo storico	412.674
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(143.238)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>269.436</b>
Acquisizione dell'esercizio	226.228
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	(44.338)
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>451.326</b>

## Altri beni

Descrizione	Importo
Costo storico	166.595
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(82.837)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>83.758</b>
Acquisizione dell'esercizio	351.539
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	(67.072)
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>368.225</b>

## Immobilizzazioni in corso e acconti

Descrizione	Importo
Saldo al 31/12/2007	91.374
Acquisizione dell'esercizio	427.182
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	(284.941)
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>233.615</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
Risc. contributo rete filoviaria	1.032.914	- 834.167		- 72.254	126.493
Risc. contributo controllo avm	58.008	-		- 5.228	52.780
Risc. adeguamento filovia 2005	121.699	- 30.425		- 12.170	79.104
Risc. Contr. Hw servizio a chiamata	25.118	- 20.212		- 4.906	0
Risc. Contr. software servizio a chiamata	18.235	- 14.758		- 3.477	0
Risc. Contr. Paline etab. ferm.	30.892	- 10.238	10.207	- 4.319	26.541
Risc. Contr. Software applicativo	54.586	- 32.751		- 10.917	10.917
Risc. Contr. Reg. estensione Filovia 2007	741.320	- 37.066	25.722	- 76.704	653.272
Risc. Contr. estensione Filovia 2007	712.468	- 35.623	72.254	- 78.472	670.627
Risc. Contr. Regione Avm	27.605	- 14.196	116.562	- 16.514	113.457
Risc. contributo Investimenti in corso	460.358	- 8.608		- 152.710	299.040
Risc. contributo filovia S. Anna	638.218	- 271.945		- 63.822	302.452
Risc. contributo estensione linee filoviarie	4.231.451	- 1.803.021		- 423.145	2.005.285
Risc. contributo fabbricati	913.275	- 110.689		- 18.265	784.321
Risc. contributo impianti fissi filovia	434.250	- 305.595		- 43.425	85.230
Risc. contributo L. 204/95	3.594.852	-			3.594.852
Risc. contributo L. 194/98	292.074	- 241.091	97.358	- 14.578	133.763
Risc. contributo L. 472/99	158.953	52.984	52.984		264.922
Risc. fondo penali su pensiline 2007	169.811	- 8.491	156.901	- 26.395	291.827
Risc. contributo da provincia per awm 2007	6.686	- 2.528	36.148	- 5.121	35.184
Risc. contributo Appar. Cityporto	3.291	- 198		- 395	2.698
Risc. contributo Macch. El. Cityporto	500	- 50		- 100	350
Risc. contributo fabbricati scissione 2008			1.153.663	- 11.333	1.142.330
Risc. fondo penali su metrotramvia			700.000	- 233.310	466.690
Risc. fondo penali su sistemi video			119.200	- 11.920	107.280
<b>Totali</b>	<b>13.726.564</b>	<b>- 3.728.668</b>	<b>2.540.999</b>	<b>- 1.289.482</b>	<b>11.249.414</b>

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

## III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
3.350	3.270	80

## Partecipazioni

Descrizione	31/12/2007	Incremento	Decremento	31/12/2008
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	31/12/2007	Incremento	Decremento	31/12/2008
Imprese controllate				
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altri	270	80		350
Arrotondamento				
	<b>270</b>	<b>80</b>		<b>350</b>

Si tratta di depositi cauzionali.

## C) Attivo circolante

### II. Crediti

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
8.793.064	10.111.657	(1.318.593)

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze.

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	724.011			724.011
Verso imprese controllate				
Verso imprese collegate				
Verso controllanti				
Per crediti tributari	7.110.895			7.110.895
Per imposte anticipate	41.983			41.983
Verso altri	916.175			916.175
Arrotondamento				
	<b>8.793.064</b>			<b>8.793.064</b>

Nei crediti tributari risultano euro 6.995.991 per Iva di cui euro 2.277.693,81 già chiesti a rimborso per il 2007 ed euro 1.973.366 chiesti a rimborso per il 2008.

Le imposte anticipate per Euro 41.983 sono relative a differenze temporanee deducibili per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo nell'ultima

parte della presente nota integrativa.

Nei crediti verso altri si segnalano euro 243.876 per crediti c/investimenti, euro 163.435 a copertura costi gestione Cityporto, euro 67.838 per contributo stato copertura oneri ccnl, euro 148.481 per il servizio Prontobus ed euro 120.466,91 derivanti dall'operazione di scissione.

#### IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
2.133.739	803.403	1.330.336

Descrizione	31/12/2008	31/12/2007
Depositi bancari e postali	2.132.173	802.714
Assegni		
Denaro e altri valori in cassa	1.566	689
Arrotondamento		
	<b>2.133.739</b>	<b>803.403</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 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
870	1.079	(209)

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	746
Risconti su noleggi	58
Risconti bollo auto	66
	<b>870</b>

**Passività**

**A) Patrimonio netto**

	Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
	18.817.112	10.052.132	8.764.980

Descrizione	31/12/2007	Incrementi	Decrementi	31/12/2008
Capitale	5.312.848			5.312.848
Riserva da sovrapprezzo az.	780.519	8.770.920		9.551.439
Riserve di rivalutazione	717.060			717.060
Riserva legale	90.879	266		91.145
Riserve statutarie				
Riserve per azioni proprie in portafoglio				
Altre riserve				
Riserva straordinaria	920.650	5.051		925.701
Versamenti in conto capitale				
Versamenti conto copertura perdita				
Fondo contributi in conto capitale art. 55 T.U.	2.224.861			2.224.861
Riserva per amm.ti anticipati art. 67 T.U.				
Fondi riserve in sospensione di imposta				
Riserve da conferimenti agevolati				
Riserve di cui all'art. 15 d.l. 429/1982				
Fondi plusvalenze (legge168/1982)				
Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n. 124/1993				
Riserva non distribuibile ex art. 2426				
Riserva per conversione / arrotondamento in Euro	(2)			(2)
Altre .				
Arrotondamento .				
Utili (perdite) portati a nuovo				
Utile (perdita) dell'esercizio	5.317	(5.940)	5.317	(5.940)
	<b>10.052.132</b>	<b>8.770.297</b>	<b>5.317</b>	<b>18.817.112</b>

I movimenti nel patrimonio netto riguardano l'aumento della riserva di capitale per euro 8.770.920 a seguito dell'operazione di scissione e la destinazione dell'utile dell'esercizio 2007.

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 disponibile	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	9.551.439	A, B			
Riserve di rivalutazione	717.060	A, B			
Riserva legale	91.145	B			
Riserve statutarie		A, B			
Riserva per azioni proprie in portafoglio					
Altre riserve	3.150.560	A, B, C	925.700		
Utili (perdite) portati a nuovo		A, B, C			
<b>Totale</b>			<b>925.700</b>		
Quota non distribuibile			36.674		
<b>Residua quota distribuibile</b>			<b>889.026</b>		

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

In applicazione dell'accordo quadro stipulato con HERA spa per la realizzazione di una stazione di rifornimento a gas metano per il parco automezzi a valenza pubblica, si vincolano volontariamente le riserve della società per una somma di euro 1.930.600 al fine del regolare adempimento delle obbligazioni assunte.

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 2003	212.571
Riserva capitale non disponibile da scissione 2008	8.770.920
	<b>9.551.438</b>

## B) Fondi per rischi e oneri

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
271.849	1.208.048	(936.199)

Descrizione	31/12/2007	Incrementi	Decrementi	31/12/2008
Per trattamento di quiescenza				
Per imposte, anche differite				
Altri	1.208.048	248.891	1.185.090	271.849
Arrotondamento				
	<b>1.208.048</b>	<b>248.891</b>	<b>1.185.090</b>	<b>271.849</b>

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

Rappresentano:

- il fondo penali da reinvestire per euro 30.128 e che ha subito le seguenti movimentazioni:

Fondo penali da reinvestire	
Valore inizio esercizio	<b>978.677</b>
Utilizzo su beni ammortizzabili	- 976.101
Utilizzo in conto esercizio	- 159.618
Accantonamento esercizio	187.170
Saldo fine esercizio	<b>30.128</b>

- il fondo rischi su contratto di servizio che ammonta ad euro 180.000.
- i fondi per produttività dipendenti che ammontano ad euro 61.721.

## C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
265.799	223.447	42.352

La variazione è così costituita.

Variazioni	31/12/2007	Incrementi	Decrementi	31/12/2008
TFR, movimenti del periodo	223.447	39.970	(2.382)	265.799

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2008 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.



**D) Debiti**

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
5.207.047	4.288.074	918.973

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	4.894.737			4.894.737
Debiti costituiti da titoli di credito				
Debiti verso imprese controllate				
Debiti verso imprese collegate				
Debiti verso controllanti				
Debiti tributari	33.201			33.201
Debiti verso istituti di previdenza	34.557			34.557
Altri debiti	244.552			244.552
Arrotondamento				
	<b>5.207.047</b>			<b>5.207.047</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, relative a ritenute fiscali da versare.

Gli altri debiti sono composti da :

SINDACATO CISL	-158,01
DEBITI DIVERSI DA LIQUIDARE	-29.068,27
DEBITI DIVERSI V/PROVINCIA	-22.411,17
DEBITI/CREDITI V/ENTI POSTE 2008	0,00
DEBITI/CREDITI V/ENTI POSTE 2009	-112,85
DEBITI/CREDITI V/ENTI POSTE 2010	-120,43
DEPOSITI CAUZIONALI DI TERZI	-17.594,69
DEBITI/CREDITI V/ENTI POSTE 2003	-100.118,14
DEBITI V/TERZI PER INVESTIMENTI	-68.270,40
RICAVI COMPETENZA ESERCIZIO FUTURO	-6.698,10

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

**E) Ratei e risconti**

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
11.327.563	10.022.339	1.305.224

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

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo
Risconti su affitti	49.897
Risconti su contributi su investimenti	11.249.414
Ratei costi personale dipendente	28.252
	<b>11.327.563</b>

**Conti d'ordine**

Descrizione	31/12/2008	31/12/2007	Variazioni
Sistema improprio dei beni altrui presso di noi			
Sistema improprio degli impegni	3.278.343	1.818.614	1.459.729
Sistema improprio dei rischi	7.480.219	4.228.402	3.251.817
Raccordo tra norme civili e fiscali	6.366.279	3.632.485	2.733.794
	<b>17.124.841</b>	<b>9.679.501</b>	<b>7.445.340</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 693.388;

contributi (ex legge 194/1998 e legge 472/1999) assegnati alla società per Euro 654.355;

Impegno da accordo quadro con Hera per la realizzazione di una stazione di rifornimento a gas metano per il parco automezzi a valenza pubblica, per Euro 1.930.600

Fra i rischi:

Fidejussioni ricevute dal gestore del servizio per complessivi euro 500.000

Fidejussioni da appaltatori 58.500

Fidejussioni per rimborso IVA 6.921.719.

Fra il raccordo tra norme civili e fiscali:

perdite generate nell'esercizio 2004 euro 379.521, perdite generate nell'esercizio 2005 euro 351.958, perdite generate nell'esercizio 2006 euro 243.519, perdite generate nell'esercizio 2007 euro 984.270, perdite generate nel presente esercizio euro 1.869.350, perdite da scissione 2008 euro 1.461.177, spese di rappresentanza da dedurre euro 560, accantonamenti tassati euro 1.075.924.

## Conto economico

### A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
28.405.881	26.186.757	2.219.124

Descrizione	31/12/2008	31/12/2007	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.846.595	1.398.916	447.679
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	26.559.286	24.787.841	1.771.445
	<b>28.405.881</b>	<b>26.186.757</b>	<b>2.219.124</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.

### Ricavi per categoria di attività

<b>Ricavi vendite e prestazioni</b>	<b>1.846.595,48</b>
AFFITTI ATTIVI	694.155,64
RICAVI SERVIZI RICHIESTI DA ENTI	166.552,75
PERMESSI FUORI LINEA DA GESTORI	19.202,04
INTEGRAZ.TARIF. CATEGORIE AGEV.	434.114,26
RICAVI SERVIZI AGGIUNTIVI TPL	3.710,77
RICAVI DA SERVIZI PRONTOBUS	242.908,70
RICAVI PER MODIFICHE SERVIZI	5.620,55
RICAVI SERVIZI A DOMANDA	4.500,00
PRESTAZIONI MOBILITY MANAGER	52.099,99
RICAVI SERVIZI BIGLIETTERIE	5.300,00
RICAVI CONC. SPAZI PUBBLICITARI	175.000,00
PRESTAZ. RITIRO/CONSEGNE CP	43.430,78
<b>Contributi in c/esercizio</b>	<b>24.873.434,48</b>
CONTRIBUTO REGIONALE	22.401.434,48
CONTRIB. REGIONALE AGGIUNTIVI	638.000,00
QUOTE DA ENTI SOCI	1.834.000,00
<b>Contributi in c/capitale quote esercizio</b>	<b>1.064.518,96</b>
<b>Ricavi vari</b>	<b>621.332,76</b>
RIMBORSO ONERI PERSONALE	14.049,60
RIMBORSI DIVERSI DA TERZI	15.161,60
RISARCIMENTI ASSICURATIVI	13.714,00
PENALITA' CONTRATTO SERVIZIO	187.170,00
RIMB. E CONTRIB. PER ATT.PROMOZ.	14.100,00
CONTRIBUTI ONERI CCNL STATO	69.007,00
RIBALTO COSTI GENERALI CITYPORTO	15.000,00
UTILIZZO FONDO PENALI	159.617,75
RIMBORSI DIVERSI CP	-2,00
CONTRIBUTI C/GESTIONE CITYPORTO	132.509,00
RISARCIM. DANNI DISSERVIZI CITYP	1.001,81

## B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
28.472.603	26.318.204	2.154.399

Descrizione	31/12/2008	31/12/2007	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	22.506	12.989	9.517
Servizi	25.736.207	23.898.842	1.837.365
Godimento di beni di terzi	30.515	32.196	(1.681)
Salari e stipendi	495.873	458.421	37.452
Oneri sociali	152.462	138.301	14.161
Trattamento di fine rapporto	39.970	36.938	3.032
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	49.976	25.151	24.825
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	352.751	100.204	252.547
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.246.750	995.272	251.478
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante			
Variazione rimanenze materie prime			
Accantonamento per rischi			
Altri accantonamenti	248.891	545.341	(296.450)
Oneri diversi di gestione	96.702	74.549	22.153
	<b>28.472.603</b>	<b>26.318.204</b>	<b>2.154.399</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. Fra i costi per servizi il servizio TPL in appalto base incide per euro 23.831.087.

### 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 82.784.

### C) Proventi e oneri finanziari

	Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
	101.538	72.007	29.531

  

Descrizione	31/12/2008	31/12/2007	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	136.714	104.879	31.835
(Interessi e altri oneri finanziari)	(35.176)	(32.872)	(2.304)
Utili (perdite) su cambi			
	<b>101.538</b>	<b>72.007</b>	<b>29.531</b>

### Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi su titoli					
Interessi bancari e postali				82.153	82.153
Interessi su finanziamenti					
Interessi su crediti commerciali					
Altri proventi				54.560	54.560
Arrotondamento				1	1
				<b>136.714</b>	<b>136.714</b>

### Interessi e altri oneri finanziari

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi bancari				1.156	1.156
Interessi fornitori				1	1
Interessi medio credito					
Sconti o oneri finanziari				34.019	34.019
Interessi su finanziamenti					
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni					
Altri oneri su operazioni finanziarie					
Accantonamento al fondo rischi su cambi					
Arrotondamento					
				<b>35.176</b>	<b>35.176</b>

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

**E) Proventi e oneri straordinari**

	Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
	(5.764)	105.546	(111.310)
<b>Descrizione</b>	<b>31/12/2008</b>	<b>Anno precedente</b>	<b>31/12/2007</b>
Plusvalenze da alienazioni		Plusvalenze da alienazioni	
		Sopravvenienze da contratto servizio	102.486
Varie	10.980	Varie	3.595
<b>Totale proventi</b>	<b>10.980</b>	<b>Totale proventi</b>	<b>106.081</b>
Minusvalenze		Minusvalenze	
Imposte esercizi		Imposte esercizi	
Varie	(16.744)	Varie	(535)
<b>Totale oneri</b>	<b>(16.744)</b>	<b>Totale oneri</b>	<b>(535)</b>
	<b>(5.764)</b>		<b>105.546</b>

**Imposte sul reddito d'esercizio**

	Saldo al 31/12/2008	Saldo al 31/12/2007	Variazioni
	34.992	40.789	(5.797)
<b>Imposte</b>	<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>Saldo al 31/12/2007</b>	<b>Variazioni</b>
<b>Imposte correnti:</b>	25.457	46.904	(21.447)
IRES			
IRAP	25.457	46.904	(21.447)
Imposte sostitutive			
<b>Imposte differite (anticipate)</b>	9.535	(6.115)	15.650
IRES			
IRAP	9.535	(6.115)	15.650
	<b>34.992</b>	<b>40.789</b>	<b>(5.797)</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	29.052	
Onere fiscale teorico (%)	27,5	7.989
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>		
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>		
accantonamento penali	187.170	
accantonamento produttività	61.721	
	248.891	

<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	
utilizzo fondo penali	(431.243)
utilizzo fondo produttività	(49.371)
quote spese rappresentanza	(411)
	(481.025)
<b>Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi</b>	
ici	82.784
ammortamento terreni compreso nei fabbricati	55.274
costi autovettura	11.816
sopravvenienze passive	16.741
spese telefoniche	1.100
altre variazioni	17
versamento soci	(1.834.000)
	0
	0
Imponibile fiscale	(1.869.350)
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	

## Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	920.450	
Costi non rilevanti ai fini IRAP		
collaboratori	161.934	
sopravvenienze	10.965	
inail	(8.692)	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP	(187.170)	
rimborsi su personale	(83.056)	
ici	82.784	
	<b>897.215</b>	
Onere fiscale teorico (%)	3,9	34.991
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>		
utilizzo fondo penali	(431.243)	
accantonamento fondo penali	187.170	
quote spese rappresentanza	(411)	
Imponibile Irap	652.731	
IRAP corrente per l'esercizio		25.457

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 560, all'accantonamento rischi contrattuali di euro 180.000 e l'accantonamento penalità da reinvestire di euro 895.924 (incrementato nell'esercizio di euro 187.170 ed utilizzato per euro 431.243), che importano complessivamente imposte anticipate per IRAP per euro 41.983, 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.

Qualifica	Compenso
Amministratori	83.440
Collegio sindacale	21.566

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, 6 aprile 2009

Il Presidente del Consiglio di amministrazione  
GALLERANI NERINO





*Relazione del Collegio Sindacale  
esercante 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 31/12/2008. 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. Nell'ambito della nostra attività di controllo contabile abbiamo verificato:

- nel corso dell'esercizio e con periodicità trimestrale la regolare tenuta della contabilità sociale e la corretta rilevazione nelle scritture contabili dei fatti di gestione;
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze delle scritture contabili e degli accertamenti eseguiti, nonché la conformità alle disposizioni di legge.

Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, 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 bilancio al 31/12/2008, 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 31/12/2008, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio d'esercizio.

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete all'organo amministrativo della società. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'articolo 2409-ter, secondo comma, lettera e), del Codice civile. e basato sulla revisione contabile. A tale fine, con riferimento alle informazioni finanziarie, abbiamo letto la

relazione sulla gestione e verificato la coerenza delle suddette informazioni finanziarie in essa contenute con il bilancio di esercizio della società AGENZIA TPL DI MODENA SPA per l'esercizio chiuso al 31/12/2008. Con riferimento alle altre informazioni contenute nella relazione sulla gestione, le nostre procedure sono consistite esclusivamente nella lettura d'insieme delle stesse sulla base delle informazioni acquisite nel corso del lavoro di revisione svolto secondo i principi indicati al paragrafo 2. che precede. A nostro giudizio, sulla base di dette attività, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della AGENZIA TPL DI MODENA SPA per l'esercizio chiuso il 31/12/2008.

**Parte seconda**  
**Relazione ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile**

1. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2008 la nostra attività di vigilanza è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.
  
2. In particolare:
  - Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
  - Abbiamo partecipato a n. 1 Assemblea dei Soci, a n. 17 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 manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
  - Abbiamo acquisito conoscenza e, sia attraverso la partecipazione ai consigli di amministrazione che attraverso specifici incontri con il direttore, vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
  - Abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
  
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. Da tale informativa è emerso che:
  - gli esercizi 2007 e 2008 si sono svolti nel regime di proroga del contratto di servizio con ATCM scaduto il 31/12/2006;
  - in particolare, le operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società nel corso dell'esercizio sono state le seguenti:
    - a) svolgimento della gara per l'individuazione del partner industriale di ATCM; questa gara si è ultimata con la sottoscrizione del Contratto di investimento in data 2 aprile 2009. Questa procedura complessivamente è costata € 190.240,99 imputata totalmente all'esercizio 2008;

- b) l'operazione di scissione parziale di beni della società ATCM a favore della ns. società con un incremento del patrimonio netto attivo pari a € 8.770.919,85; tale valore è andato a incrementare il fondo riserva non disponibile;
- c) l'attività di controllo sulla gestione del contratto di servizio ha messo in evidenza il verificarsi nel 2007 di una serie di non conformità agli obblighi contrattuali per le quali sono state determinate penali per un ammontare pari a € 187.170,00 (contro € 497.970 del 2006 e € 817.220 del 2005) totalmente pagati nel corso del 2008; tali somme sono state, nel loro complesso, destinate all'acquisizione di beni ammortizzabili (studio metrotramvia, nuove pensiline ecc.) e per finanziare spese di promozione e sviluppo (taxi rosa, campagna antievasione ecc.); tuttora rimangono da utilizzare € 30.128,00. Gli analoghi controlli svolti nel 2008 hanno messo in evidenza un ulteriore miglioramento nella gestione dei servizi; l'entità definitiva delle penali relative al 2008 non sono ancora state quantificate;
- d) inoltre, sono state sostenute spese per valutare il livello di soddisfazione degli utenti, per promuovere lo sviluppo del trasporto pubblico e per l'operazione di scissione effettuate da ATCM per un totale di circa € 71.000; questi costi sono stati posti a carico totalmente dell'esercizio 2008;
- e) nel corso dell'esercizio 2008 è proseguita la manutenzione della rete che ha riguardato, fra l'altro, una parte del servizio urbano di Modena, un potenziamento di quello di Carpi, un rifacimento di quello di Sassuolo e un ulteriore potenziamento dei servizi Prontobus;
- f) nel corso dell'esercizio 2008 è proseguita la realizzazione del piano di lavoro e del piano triennale degli investimenti, di cui viene sistematicamente ed in tempi ravvicinati, aggiornato lo stato di attuazione;
- g) si segnala altresì che nel corso del 2008 si è consolidato il progetto Cityporto per la distribuzione delle merci nel centro storico di Modena; la sopraggiunta crisi economica ed il non completo adeguamento delle regole di accesso delle merci al centro urbano, non hanno ancora consentito di raggiungere obiettivi programmati compreso l'equilibrio economico della gestione;
- h) nel corso dell'esercizio 2008 la società ha acquisito in concessione dal Comune di Modena la gestione degli spazi pubblicitari collocati sulle pensiline/paline di fermata; la società sta valutando se questa attività può essere estesa su tutto il territorio provinciale;
- i) nel corso del 2008 è proseguita l'attività di mobility management nei confronti di alcuni comuni della provincia e di alcune aziende private.

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'articolo 2408 del Codice Civile; non sono nemmeno pervenuti esposti.
5. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio ha verificato essere stata data attuazione alle nuove disposizioni contenute nella legge 296/2006 (finanziaria 2007) e 133/2008, in materia di compensi dei componenti il Consiglio di amministrazione.
6. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio, ha rilasciato parere favorevole sull'acquisizione del progetto metrotramvia e sulla sua valutazione pari a € 700.000; il Collegio ha espresso parere favorevole per ammortizzare tale spesa nel corso di tre esercizi.

7. Il Collegio ha esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2008, in merito al quale riferiamo quanto segue: evidenzia un risultato d'esercizio negativo di Euro 5.940.
8. Per quanto riguarda l'attestazione che il bilancio d'esercizio al 31/12/2008 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.
9. Gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dall'art. 2423, quarto comma, del Codice Civile.
10. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio negativo di Euro 5.940 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	35.889.370
Passività	Euro	17.072.258
- Patrimonio netto (esclusa la perdita dell'esercizio)	Euro	18.823.052
<b>- Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(5.940)</b>
Conti, impegni, rischi e altri conti d'ordine	Euro	17.124.841

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

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	28.405.881
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	28.472.603
<b>Differenza</b>	<b>Euro</b>	<b>(66.722)</b>
Proventi e oneri finanziari	Euro	101.538
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
Proventi e oneri straordinari	Euro	(5.764)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>29.052</b>
Imposte sul reddito	Euro	34.992
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>(5.940)</b>

Per quanto concerne la consistenza e la composizione delle singole voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico, il Consiglio di Amministrazione ha fornito, nella Nota Integrativa e nella Relazione sulla gestione, notizie sui fatti che hanno caratterizzato l'esercizio in esame.

Il Collegio dà atto che:

- nella redazione del bilancio in esame sono stati seguiti i principi previsti dall'art. 2423 bis del Codice Civile. In particolare sono stati correttamente applicati i principi di prudenza e della prospettiva di continuazione dell'attività, nonché i corretti principi contabili richiamati nella Nota Integrativa ai sensi dell'art. 2427 del Codice Civile.;
- lo schema dello Stato Patrimoniale unitamente al Conto economico risulta conforme alle richieste del Codice Civile ai sensi degli artt. 2424 e 2425 così come sono state rispettate le disposizioni relative alle singole voci dello Stato Patrimoniale dettate dall'art. 2424 bis del Codice Civile;
- in generale la società ha operato nel rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- la società ha adottato il modello organizzativo previsto dalla legge 231/2001 attribuendo al Direttore di svolgere direttamente i compiti di vigilanza come risulta dal verbale di seduta n. 80 del Consiglio di Amministrazione del 25/07/2008.
- la società ha predisposto, e annualmente aggiornato, il Documento di valutazione dei Rischi corredato del piano di miglioramento della sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, secondo quanto previsto dalla legge 626/94 sostituita e integrata dal decreto legislativo 81/2008.

11. Ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile; punto 5, il Collegio Sindacale ha espresso il proprio consenso all'iscrizione nell'attivo dello stato patrimoniale di costi di ricerca e sviluppo e costi di pubblicità per Euro 36.674.
12. Il Collegio ha verificato che non è stata effettuata la rivalutazione dei beni immobili dell'impresa ai sensi dell'articolo 15, commi 16 e seguenti del decreto legge n. 185/2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 2/2009.
13. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.
14. Per quanto precede, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio al 31/12/2008, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio di Amministrazione per la copertura della perdita dell'esercizio mediante l'utilizzo della riserva straordinaria.

Modena, 14/04/2009

Il Collegio Sindacale

Presidente Collegio sindacale	LEONARDI PAOLO
Sindaco effettivo	COLOMBINI LAURO
Sindaco effettivo	COSTI MARIA