



# Bilancio al 31/12/2009

Assemblea dei Soci

10 maggio 2010



# Bilancio al 31/12/2009

Assemblea dei Soci

10 maggio 2010

**Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena S.p.A.**  
Via Razzaboni, 80 - 41122 Modena - Tel.: 059 9692001 Fax: 059 311502  
Codice fiscale / Partita iva 02727930360  
Iscrizione Registro delle 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

Bettalico Massimo	Presidente
Bucciarelli Francesca	Sindaco effettivo
Natalini Marco	Sindaco effettivo

# Bilancio al 31/12/2009

## Indice Generale

- *Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2009*
- *Bilancio al 31/12/2009:  
Stato Patrimoniale e Conto Economico*
- *Nota integrativa al bilancio al 31/12/2009*
- *Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di controllo contabile all'Assemblea dei Soci*



# *Relazione sulla gestione del bilancio*

*al 31/12/2009*

Reg. Imp. 02727930360  
Rea 337564

## AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 - 41122 MODENA (MO)  
Capitale sociale Euro 5.312.848,00 I.V.

### Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2009

Signori Soci,

l'esercizio chiuso al 31/12/2009 riporta un risultato positivo pari a Euro 242.901,00.

Il 2009 per l'attività della vostra società è stato sicuramente un anno intenso, ma anche difficile e complesso: non per l'andamento della situazione finanziaria, quanto per la gestione dei servizi. Il bilancio si chiude infatti con un avanzo di 242.901,00 euro, oltre ai 300.000 euro accantonati ad un apposito fondo garanzia rischi, che passa da 180.000 a 480.000 euro. Tale fondo, che risponde a un criterio di prudenza nella gestione finanziaria della vostra società, è stato istituito diversi anni fa per far fronte alle imprevedibili variazioni della quantità dei servizi acquistati durante l'anno (ad esempio per compensare un numero maggiore di giorni di servizio scolastico rispetto a quelli programmati, o per compensare i maggiori costi di funzionamento di nuovi servizi, attivati nell'anno solo per alcuni mesi, come quelli derivati dalla riorganizzazione del servizio urbano di Modena).

L'utile e i fondi accantonati scaturiscono essenzialmente da minori spese pagate al Gestore:

- Per **servizi commissionati ma non eseguiti** per circa 70.000 km.\*bus (di cui circa 18.000 per sciopero e 52.000 quasi interamente nel servizio urbano di Modena per cause addebitabili al Gestore), che equivalgono a **circa 120.000 euro**;
- Per la **mancata assegnazione dei 250.000 euro di premi finalizzati ad incrementare la qualità dei servizi**, prevista dal Contratto di Servizio (CdS), in quanto nel 2009 non c'è stato il miglioramento qualitativo richiesto;
- Per la **parziale assegnazione dei circa 200.000 euro di corrispettivi differenziati finalizzati ad un maggiore utilizzo di mezzi più capienti (18 mt.) ed ecologici (metano e filovia)**, prevista dal Contratto di Servizio (CdS). Nel 2009 sono stati corrisposti 83.000 euro per un maggior utilizzo dei mezzi da 18 mt. e dei mezzi ecologici a metano, non è stato invece assegnato il maggior corrispettivo relativo alla filovia, per il non raggiungimento dei parametri previsti dal Contratto.

A ciò si sono aggiunte risorse trattenute per le **penali relative all'esercizio 2008**, pari a 126.880 euro. L'ammontare di queste penali, che derivano essenzialmente dall'inadeguato utilizzo dei filobus, non è particolarmente alto, corrisponde solo allo 0,5% del corrispettivo erogato da aMo ad ATCM. La somma così accantonata è stata utilizzata nel corso del 2009 per sostenere azioni di promozione del TPL, di potenziamento dell'informazione all'utenza e di miglioramento delle fermate.

Senza le criticità di cui sopra il Bilancio sarebbe stato sostanzialmente in pareggio.

L'obiettivo del Consiglio di Amministrazione nella gestione della società non è mai stato quello di produrre avanzi, e tanto meno disavanzi, ma di ricercare una gestione finanziaria in equilibrio, propria di una società che persegue obiettivi pubblici e non il lucro.

## Andamento della gestione

### Andamento generale ed economico dell'attività

La Società ha continuato il suo percorso di crescita, riscontrato negli ultimi anni: il valore della produzione è incrementato infatti del 6,3%, passando da 28.405.881 a 30.175.340 euro. Questo dimostra che aMo non si è limitata a consolidare il servizio di trasporto pubblico locale (TPL), ma ha operato per il suo sviluppo, per incrementare i servizi, in particolare urbani. La quantità dei servizi commissionati al Gestore è aumentata di 94.000 Km\*bus\*anno (+ 0,7%), passando da 12.882.565 a 12.976.592 Km\*bus\*anno; che si aggiungono ai potenziamenti degli anni scorsi per altri 500.000 Km\*bus\*anno, pari al 1,3%. Va inoltre precisato che i servizi aggiuntivi conteggiano solo in parte l'incremento attivato, in quanto comprendono solo 4 mesi di potenziamento del TPL Urbano di Modena (attivato dal mese di settembre).

Anno 2009	Vett*km programmati
servizio urbano	5.876.765
servizio extraurbano	6.493.168
servizi non convenzionali	606.659
Totale	12.976.593

	Vett.*Km effettuati
anno 2008	12.882.565
anno 2009	12.906.529

**Purtroppo gli sforzi fatti nel 2009 per lo sviluppo dei servizi non hanno prodotto un incremento dei passeggeri, che anzi sono diminuiti del 5,92%, andando ad interrompere bruscamente l'incremento verificatosi nel 2007-08, che fu del 6% a livello provinciale, con incrementi ancora superiori nei servizi urbani.**

I passeggeri sono passati da 13.554.574 del 2008 a 12.751.357 del 2009, che nel nostro caso sono solo i **passeggeri paganti (ciò è dovuto al sistema STIMER, che obbliga alla obliterazione) e non quelli stimati** come avviene in quasi tutte le altre aziende della Regione e del Paese. Ovviamente non è una differenza irrilevante in quanto, non conteggiando gli evasori - in numero cospicuo e in aumento nel 2009 - vengono sottostimati fortemente gli utenti che utilizzano il trasporto pubblico.

La riduzione dei passeggeri del TPL è un fenomeno non solo modenese, ma nazionale; nel resto del paese si è verificato addirittura con intensità superiore. L'ultima indagine dell'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) ha quantificato che in tutt'Italia il calo dei passeggeri nel 2009 è stato del 12,2%, con dati percentualmente maggiori nei comuni medi o medio piccoli. A prendere meno il bus sono stati soprattutto i pendolari, gli anziani, gli studenti e i disoccupati. Ciò è dovuto, sempre secondo l'ISFORT, agli effetti della crisi economica, la più grave e lunga dal dopoguerra, che ha prodotto una brusca contrazione dei consumi di mobilità (la quantità

di spostamenti, calcolati in passeggeri\*km, di tutte le modalità di spostamento, si è ridotta dell'8,2%, contro l'aumento dell'7,5% del 2008).

L'ipotesi formulata l'anno scorso dall'ISFORT che la relativa riduzione del reddito e del tenore di vita di una parte rilevante delle famiglie italiane producesse una modifica strutturale delle abitudini e degli stili di mobilità, è andata per ora delusa. La crisi, più che produrre un maggior uso del TPL - meno costoso rispetto all'auto privata - ha prodotto una forte contrazione del numero degli spostamenti procapite (da 3,16 a 3,07 al giorno) e della loro lunghezza media, (da 38,0 a 34,6 Km, con un - 4,8 Km nel Nord Est). Questi spostamenti vengono compiuti ancora prevalentemente con il mezzo privato, anche per l'inversione del trend di aumento del costo dei carburanti verificatasi nel 2009.

Il fatto che la contrazione del numero dei passeggeri nel TPL a Modena scaturisca dalla crisi più generale del Paese non ci consola. Non vale in questo caso il detto "mal comune mezzo gaudio". Sono presenti infatti anche diverse cause locali, che vogliamo sottoporre alla riflessione dei soci al fine di riavviare, prima possibile, il percorso di crescita dei due anni precedenti. Tra queste **hanno pesato sicuramente i disservizi che si sono verificati alla fine del 2009**, sia nel TPL di Modena che in alcuni servizi extraurbani: in particolare ritardi, corse non effettuate e coincidenze non rispettate.

Questi disservizi non sono legati - come sostenuto da qualche quotidiano locale - alla messa in esercizio della seconda fase del Piano del trasporto pubblico urbano di Modena che avrebbe evidenziato carenze progettuali, né a scelte di riduzione della quantità dei servizi in città, che anzi sono stati incrementati (estensione della copertura del territorio con 80 fermate aggiuntive, istituzione della linea 14, ampliamento del servizio di Prontobus su tutto il territorio comunale con 200 fermate in più, ecc.), in continuità con la prima fase del Piano, attuata alla fine del 2007. Basta considerare che quelle prime modifiche produssero un deciso incremento dei passeggeri: oltre il 10% nel biennio 2007-2008). Prova ne è il fatto che i disservizi **si sono verificati anche nei servizi urbani ed extraurbani non coinvolti dalle modifiche attivate a settembre**.

**I disservizi sono derivati soprattutto dalla riprogrammazione dei turni di lavoro operata da ATCM al fine di contenere i suoi costi di produzione: intervento sicuramente necessario per il risanamento finanziario dell'azienda**, che ha portato alla dichiarazione dello stato di agitazione sindacale, con ben due scioperi alla fine del 2009, incidendo sulla qualità dei servizi forniti agli utenti

L'Agenzia non ha sottovalutato tale situazione e, appena acquisiti gli elementi di conoscenza necessari, ha richiesto ad ATCM - con il supporto del Comune di Modena e della Provincia - l'adozione di specifici interventi che rimuovessero le criticità riscontrate, al fine di ripristinare quella qualità dei servizi distintiva del nostro servizio di TPL, e confermata negli anni scorsi da indici di soddisfazione dell'utenza superiori a quelli rilevati in altre città. Tali interventi non hanno teso semplicemente a ripristinare la precedente organizzazione dei turni di lavoro in ATCM, ma, attraverso un confronto costruttivo e serrato con ATCM, sono stati riprogettati diversi servizi che hanno da un lato migliorato significativamente la situazione di regolarità (vedi dati del TPL urbano di Modena) e contenuto, nei limiti della normalità, il grave fenomeno delle corse non effettuate, e dall'altro hanno consentito ad ATCM di risparmiare più di una decina di turni di lavoro.

Permangono ancora alcune criticità su alcune linee urbane ed extraurbane, che verranno definitivamente superate appena saranno rimossi alcuni "nodi" che riguardano la viabilità cittadina e provinciale. Verranno realizzati brevi tratti di corsie preferenziali; verrà attivato il preferenziamento semaforico in alcuni incroci attraversati da diverse linee, e si interverrà sui percorsi di alcune linee, in modo da renderli maggiormente lineari. Si tratta di interventi concordati

con i Comuni interessati, alcuni di questi sono già stati già realizzati, altri sono in fase di attuazione e altri di prossima realizzazione.

Non è compito di aMo dare giudizi e fare valutazioni sulle scelte manageriali fatte da ATCM negli ultimi mesi, ma vogliamo evidenziare con forza che la Società non ha ostacolato gli sforzi di ATCM per contenere i costi di produzione dei servizi, peraltro indispensabili. aMo ha solo preteso che non venisse compromessa la qualità dei servizi e ha dimostrato con i fatti che si possono trovare soluzioni positive ed equilibrate tra la propria esigenza di salvaguardare la qualità dei servizi e quella di ATCM di contenere i costi. Quest'equilibrio è possibile se si procede confrontandosi sul merito delle questioni, riprogettando in maniera dettagliata e realistica i servizi e chiedendo ai Comuni interessati, nel limite del possibile, la rimozione delle situazioni di criticità nella viabilità. Solo una decisa azione volta ad incrementare la velocità commerciale del trasporto pubblico consente, infatti, di ridurre i costi ed aumentare qualità e appetibilità del servizio; è qui che si deve agire prioritariamente. Vi è già un primo programma di interventi (nel comune di Modena e su alcune delle principali arterie provinciali) concordato con i Comuni e in parte già finanziato nell'accordo di Programma con la Regione per il TPL, che ora è necessario attuare, pur conoscendo le difficoltà finanziarie degli stessi Enti.

Nella riduzione del numero dei passeggeri trasportati ha pesato anche il forte incremento del fenomeno dell'evasione, dovuto alle carenze nell'attività di controllo del Gestore. Già nei primi mesi del 2010 ATCM ha avviato una decisa azione di contrasto e gli effetti positivi si sono visti: il calo del numero dei passeggeri in Città si è arrestato (confrontando il 2010 con il 2009 - 12% a gennaio, - 6% a febbraio e + 0,2% a marzo). Analogo andamento si riscontra anche a Sassuolo (rispettivamente da - 2% in gennaio, + 14% in febbraio e +8% in marzo) e a Carpi (dopo il crollo dell'inizio del 2009 pari a un calo di utenza del 35%, dovuto principalmente all'eliminazione delle precedenti forti agevolazioni tariffarie, nel gennaio 2010 è cresciuto rispetto al medesimo periodo 2009 del 11%, a febbraio del 22% e a marzo del 26%).

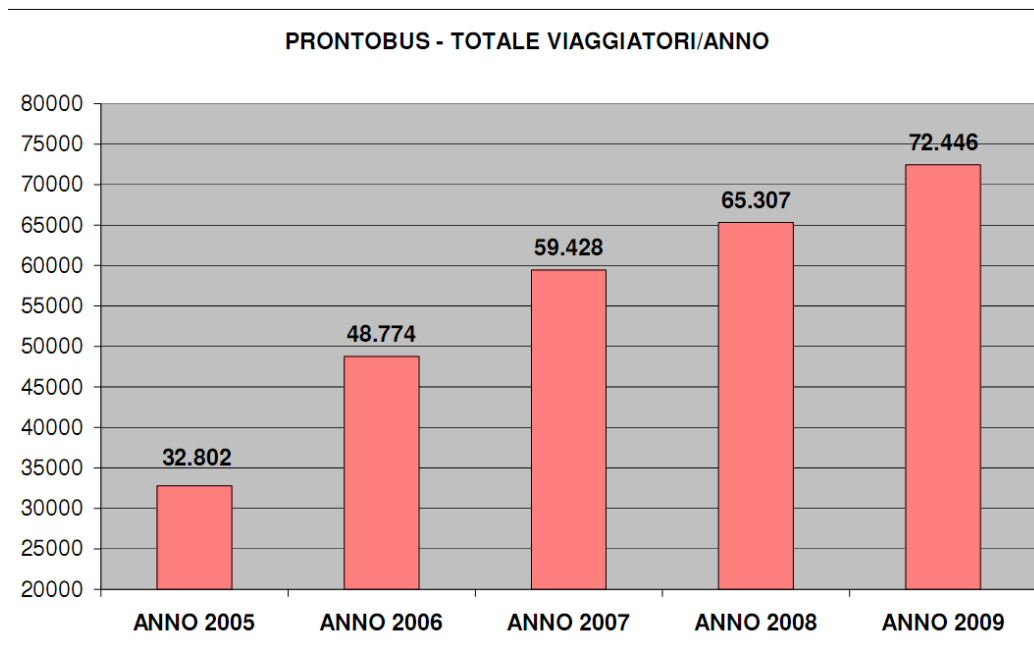
Infine, sull'andamento della domanda ha pesato sicuramente anche l'adeguamento delle tariffe effettuato da aMo nell'agosto scorso, sulla base degli indirizzi deliberati a suo tempo dagli Enti locali. Riteniamo che non sia stata solo l'entità dell'incremento a comportare un minor utilizzo dei bus, se si considera che l'aumento è stato appena del 4,5% - inferiore all'inflazione pregressa maturata dall'ultimo intervento del luglio 2007: nel recente passato, infatti, anche incrementi più consistenti non hanno determinato conseguenze sul numero dei passeggeri. Le ragioni vanno individuate molto probabilmente nella modifica del sistema tariffario, con l'introduzione degli abbonamenti forfettari (flat), annuali e mensili che hanno "spaesato" gli utenti e creato incertezza. I viaggiatori hanno dovuto comprendere i pregi e i difetti del nuovo sistema, valutare le convenienze tra un titolo e l'altro e fare anche i conti con procedure di attivazione dei nuovi titoli che hanno prodotto code alle biglietterie ATCM.

aMo, tenuto anche conto delle indicazioni dei soci, ha accettato la richiesta di ATCM di introdurre gli abbonamenti flat in quanto ritenuta dal nuovo management aziendale essenziale per combattere l'evasione ed in quanto titoli simili sono presenti in tutti gli altri bacini provinciali della Regione. Purtroppo i risultati sperati in termini di maggiori introiti non si sono ancora concretizzati: l'entità della innovazione richiede probabilmente un tempo di adattamento più lungo per gli utenti e soprattutto per combattere l'evasione non è sufficiente operare sulla tipologia dei titoli di viaggio, ma sono essenziali controlli efficaci, capillari e continui (come è stato ripetutamente evidenziato da aMo ad ATCM in sede di trattativa sulla definizione del nuovo sistema tariffario).

La ripresa del percorso di crescita dei passeggeri, che è la vera mission dell'Agenzia, non sarà né facile né breve; si dovrà intervenire su tutte le molteplici leve capaci di accrescere l'appetibilità del trasporto pubblico.

Vi è sicuramente un problema di **quantità dei servizi**: l'ultima indagine ISTAT su alcuni indicatori dei trasporti urbani conferma un sostanziale sottodimensionamento del servizio nel nostro bacino (ad esempio per quanto riguarda i posti bus per Km per abitante) rispetto ad altre città di analoga dimensione. Negli ultimi anni il servizio è stato incrementato di oltre mezzo milione di Km, ma non è stato sufficiente a recuperare il ritardo, e la prossima programmazione dei servizi minimi a livello regionale deve essere l'occasione per ridurre lo squilibrio.

Bisogna inoltre lavorare con più decisione sulla **qualità dei servizi**, è un obiettivo complesso e mai conseguito una volta per tutte. Si tratta di avere servizi più regolari; di dare agli utenti maggiori informazioni sui servizi offerti, in tempo reale e personalizzate; di migliorare l'accessibilità delle fermate e dei terminal; di aumentare il comfort e gli standard ambientali dei mezzi; di agevolare la facilità di memorizzazione e di pagamento dei servizi; ed altro ancora. Su tali fattori **si sta già intervenendo da tempo con molteplici iniziative**, tra le quali: **il sistema di controllo satellitare della flotta** per migliorare e monitorare la regolarità, attivo da oltre un anno; **l'installazione delle paline elettroniche** che forniscono informazioni in tempo reale, sempre più presenti; **la realizzazione di alcuni tratti di corsie preferenziali** a Modena (nell'area del Policlinico, in Largo del Pozzo e in Via Galvani); **l'attivazione di alcuni interventi di preferenziamento semaforico** a Modena, Carpi, a Sassuolo e a Fiorano; **l'introduzione di orari cadenzati** anche sul servizio extraurbano, ad es. sulla linea Maranello-Fiorano-Sassuolo e **la revisione strutturale di linee** che registravano gravi problemi di regolarità, come ad esempio l'interruzione a Modena della ex linea 19 Rubiera-Castelfranco-Vignola con la creazione di 2 linee con orari coordinati; **l'estensione di servizi flessibili Prontobus** con il potenziamento della rete di Modena, Pavullo e Mirandola, servizi questi che si adattano alle specifiche esigenze degli utenti e che vedono una costante crescita di viaggiatori;



la messa in esercizio da parte di ATCM di **nuovi autobus e filobus**; la realizzazione di alcuni **nuovi terminal** (a Modena, in Via Gottardi e al Polo Leonardo, a Castelfranco E., a Sassuolo, a Midolla e a Cavezzo). Altri interventi che vanno assolutamente realizzati sono programmati nei prossimi anni, grazie anche a specifici finanziamenti regionali.

Questi interventi, per il miglioramento della qualità, necessitano del concorso sinergico di diversi soggetti: ad aMo spetta una progettazione sempre più accurata e un controllo più puntuale sulla qualità dei servizi erogata; ad ATCM una più efficiente e rigorosa produzione dei servizi; ai

Comuni e alla Provincia spettano la realizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture viarie, coerenti con le esigenze del TPL, ed una pianificazione territoriale ed urbanistica che non produca un'ulteriore dispersione insediativa; la Regione deve puntare ad un riequilibrio nella programmazione dei servizi minimi, e una maggiore integrazione dei servizi di tpl locali con i servizi ferroviari; lo Stato deve, infine, accrescere le risorse finanziarie per il trasporto pubblico e costruire un quadro normativo nazionale più stabile e duraturo.

**L'esigenza prioritaria** su cui centrare l'attenzione nei prossimi due o tre anni rimane però **l'incremento della velocità commerciale del TPL**, è questo il vero fattore competitivo, se si considera che il costo, ed in alcuni casi anche la comodità, vanno già, in molti casi, a vantaggio del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato. Se non si protegge il trasporto pubblico dal traffico privato decrescerà la sua competitività e la mobilità privata continuerà ad aumentare, come è successo negli ultimi decenni, ed inoltre aumenteranno i costi per il Gestore dei servizi, che ricadranno automaticamente sulle finanze regionali e locali. Bisogna puntare sulla realizzazione di alcuni tratti di corsie preferenziali o almeno sulla rimozione di diversi punti di congestione che rallentano gravemente la velocità dei bus, sia nelle aree urbane che su diverse arterie provinciali. I progetti di massima ci sono già e la Regione, come richiamato, ha stanziato specifiche risorse finanziarie, pur molto limitate, per realizzare alcuni di questi interventi; ora si tratta di passare all'attuazione.

Anche quando fosse realizzato tutto ciò, non sarebbe però sufficiente. Tutti gli esperti, e anche molti amministratori, concordano da tempo sul fatto che, per produrre un deciso utilizzo del TPL, che ne consenta la trasformazione da essenziale servizio sociale a strumento capace di promuovere una mobilità più sostenibile, sono **necessarie scelte politiche coraggiose di disincentivazione dell'uso eccessivo dell'auto privata**. Non si tratta di penalizzare artificialmente l'utilizzo dell'auto, per un anacronistico furore ideologico, ma di tenere conto che la capacità delle infrastrutture viarie è in gran parte satura, soprattutto nelle città già costruite, e non è facile potenziarla, se non con costi enormi. Questa risorsa limitata va suddivisa fra i vari utenti, sia quelli che si muovono in auto che quelli che si spostano a piedi, in bici o in bus.

Certo sono scelte socialmente e politicamente difficili ma ineludibili se si vuole una mobilità sostenibile e città più vivibili. La stessa Unione Europea le sostiene con forza, come fatto con la recente adozione di uno specifico Piano per la mobilità urbana, purtroppo vuoto di sostegni finanziari, e come fa con il sostegno di alcuni progetti dimostrativi di mobilità urbana sostenibile, finalizzati a promuovere la diffusione delle buone prassi tra le città europee, ed adottate in alcune di esse in occasione della attuazione di rilevanti progetti di potenziamento del TPL.

In questo senso il progetto di "Modena Metrofilovia", elaborato da aMo su incarico del Comune per accedere ai finanziamenti - purtroppo limitatissimi - del Fondo Nazionale per lo sviluppo e la promozione del trasporto pubblico (art. 63, comma 12 della LN 133/08) può essere l'occasione per far fare il vero salto di qualità al TPL a Modena. Il progetto ricalca in parte quello della metro-tramvia, nei fatti ne costituisce un'anticipazione, ed ha più possibilità di realizzazione in quanto presenta minori costi di investimento e di gestione e minore impatto sulla città.

La realizzazione del nuovo polo d'interscambio intermodale, che sorgerà presso la stazione FS, nell'area dell'attuale scalo merci, è un altro progetto essenziale per il rilancio del TPL. La dismissione dello scalo infatti, assieme allo smantellamento della ferrovia storica il cui sedime potrà essere utilizzato per fare una nuova grande corsia preferenziale per il Tpl verso ovest, consentirà di integrare tutte le modalità di spostamento esistenti e costituirà un'occasione per ridisegnare la viabilità privata e l'assetto urbanistico di una parte importante di città, per renderla più vivibile e sostenibile.

Si tratta di trasformazioni necessarie se si vogliono affrontare in modo incisivo e strutturale le note criticità epocali delle città: inquinamento atmosferico e sonoro; elevata incidentalità; carenza di spazi pubblici per la socializzazione. La complessità e la dimensione di tali progetti può essere visto come uno sconfinamento nel sogno, lontano da problemi concreti di oggi, ma il Consiglio di Amministrazione crede che mentre si opera concretamente sui problemi di breve e medio periodo non si debba perdere di vista la costruzione del futuro: se il Governo nazionale finanziasse il progetto di Modena Metrofilovia, (si tratta di meno di 60 milioni di euro) credo che la città di Modena, la sua Provincia e la nostra Regione sarebbero nelle condizioni di attuare questa idea di una città più vivibile, al passo con le migliori città europee della nostra dimensione, e riorganizzare la mobilità nell'intero bacino provinciale.

Il 2009 non è stato solamente un anno complicato, ma anche molto impegnativo, che ha messo alla prova la capacità operativa della struttura tecnico-amministrativa dell'Agenzia.

Il compito più rilevante portato a termine è stata sicuramente la conclusione delle complesse procedure di **gara per l'individuazione del partner industriale di ATCM**, attività delegata dagli Enti soci all'Agenzia, e conclusa alla fine dell'aprile 2009 con la sottoscrizione degli atti contrattuali da parte di tutti gli Enti Locali Modenesi con i partner risultati vincitori. L'esito è stato largamente positivo: è stato selezionato un soggetto imprenditoriale composito, che però ha al suo interno una delle più importanti aziende europee con grande esperienza internazionale, e che ha portato nuove risorse in ATCM per oltre 10,2 milioni di euro. Risorse senza le quali i soci avrebbero probabilmente dovuto procedere al ripiano delle passività accumulate per garantire la continuità della gestione, come hanno fatto e stanno facendo del resto molti Enti Locali in altre realtà del Paese.

Non si è trattato solo di una essenziale operazione finanziaria, ma anche e soprattutto di un'operazione industriale, finalizzata ad individuare un soggetto imprenditoriale che introducesse forti innovazioni gestionali e manageriali in ATCM, in modo da accrescere l'efficienza della gestione, contenere i costi e migliorare la qualità dei servizi. Anche in questo caso non è nostro compito valutare se i primi mesi di gestione da parte del nuovo partner siano all'altezza delle speranze e delle aspettative, ma è anche vero che è troppo presto per dare dei giudizi definitivi.

L'operazione ha comunque dimostrato che può esservi un'altra via rispetto alla gestione tutta pubblica della società di produzione dei servizi o la sua completa privatizzazione. Ha dimostrato che l'idea del doppio controllo, effettuato attraverso l'ente regolatore (l'Agenzia) sul servizio e sulla gestione della società attraverso il controllo maggioritario negli organi sociali, è una soluzione fattibile e non in contrasto con la ricerca di maggiore efficienza nella produzione dei servizi che può essere conseguita con l'affidamento della gestione operativa ad un soggetto industriale esterno.

La soluzione sperimentata a Modena ha rappresentato una novità nel panorama nazionale, tanto da essere oggetto di richieste di informazioni ad aMo da parte di Amministratori di altre realtà, finalizzate a verificarne la sua trasferibilità, soluzione poi recepita dalla nuova legislazione sulla liberalizzazione dei servizi pubblici locali, recentemente approvata dal Parlamento (art. 15 della DL 135/2009, che ha modificato l'art. 23 bis del DL 112/2008), di cui ora si attendono i regolamenti applicativi.

In altre parole gli Enti Locali del nostro territorio hanno operato concretamente per individuare strade nuove per tenere aperto il processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto, evitando quanto fatto da altre Amministrazioni locali che, di fronte ad una legislazione contraddittoria, hanno preferito rinviare le gare o, addirittura, ritornare alla gestione "in house", senza però risolvere il fondamentale problema dell'efficienza della gestione della propria azienda.

La realizzazione dell'ingresso del partner industriale in ATCM ha messo gli Enti locali al riparo dalla necessità, almeno fino al 2011, di rimettere a gara il servizio TPL del nostro bacino, come richiesto dalla nuova legislazione nazionale sulla liberalizzazione dei servizi e come sono costretti a fare gli Enti locali del bacino di Bologna, di Parma e della Romagna (per rimanere

all'interno della Regione). Con l'operazione realizzata nei mesi scorsi, gli Enti locali hanno in parte anticipato l'attuazione dell'art. 23 bis sui servizi pubblici economici.

E' addirittura possibile, in base alla attuale legislazione regionale, prorogare l'attuale contratto di servizio per altri tre anni, sino alla fine del 2014, qualora procedesse l'ipotesi di integrazione della nostra società di gestione con quelle delle realtà limitrofe, per perseguire maggiori economie di scala, senza di che aMo dovrebbe già all'inizio del 2011 avviare le procedure di gara per il nuovo affidamento. E', quindi, importante che tale ipotesi venga definita al più presto, non oltre il corrente anno.

E' augurabile che la nuova legislazione nazionale produca effetti anche sulla riorganizzazione industriale del settore, favorendo i 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, ciò riguarda anche la nostra realtà. La presenza di FER nella nuova compagine sociale di ATCM ha lo scopo, nelle stesse intenzioni della Regione, di accelerare i processi di aggregazione delle aziende di trasporto pubblico in Emilia Romagna, ed è importante, allora, che gli enti soci di ATCM siano i protagonisti delle scelte industriali conseguenti.

Infine è opportuno 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.

In aggiunta alle attività richiamate in precedenza, sono stati portati a termine molti altri interventi. Non è possibile in questa sede dare conto puntualmente di quanto fatto (informazioni comunque reperibili sul nostro sito web), ma ci si limita a richiamare le principali attività realizzate, in particolare quelle che hanno avuto un impatto sul bilancio 2009, su quello attuale e sulla gestione del trasporto pubblico nel nostro bacino:

1. E' stato respinto il ricorso di ATC SpA di Bologna, che ha partecipato alla gara, ma non è risultata vincitrice, nei confronti di aMo e del gruppo vincente, attraverso un complesso ricorso al TAR dell'Emilia Romagna, ricorso dettato, molto probabilmente dalla preoccupazione di avere alle porte un concorrente agguerrito, internazionale, come RATP, nel momento in cui la legislazione imponeva agli Enti locali bolognesi di procedere, loro malgrado, ad indire la gara per l'affidamento del servizio. La fermezza con cui abbiamo respinto il loro disegno, ha indotto gli Amministratori di ATC a rinunciarvi, a riprova della correttezza del percorso individuato e degli atti compiuti da aMo e dagli Enti locali.
2. **Adeguamento del Contratto di servizio con ATCM**, necessario per recepire alcuni interventi previsti nel piano industriale proposto dal nuovo partner, nei limiti di quanto previsto dal capitolato di gara (ad es. le modifiche al sistema tariffario, l'introduzione di corrispettivi differenziati per migliorare la qualità dei servizi). Il Consiglio di Amministrazione, e la stessa struttura di aMo, sono consapevoli che l'ingresso di un nuovo partner, a cui è affidata la gestione operativa, ha modificato inevitabilmente la natura del rapporto con ATCM, rispetto alla precedente situazione di ATCM, totalmente pubblica. Come è già emerso negli ultimi mesi, il Gestore cercherà tutti gli spazi per ridurre i costi, anche avanzando proposte di modifica dei servizi che possono confliggere con gli obiettivi di qualità prefissi e i diritti dell'utenza. Questo è inevitabile, ed è legato ai diversi ruoli

ricoperti dai soggetti in campo: il Gestore, per sua "mission", sarà ora più attento all'equilibrio economico della gestione; l'Agenzia dovrà, invece, continuare a tutelare la qualità del servizio e i diritti dell'utenza, nei limiti delle risorse e alle condizioni previste dal Contratto di Servizio; ciò che può apparire quindi in contrasto, offre l'opportunità, di perseguire il "miglior" servizio ai "minori costi".

La consapevolezza di questa diversità di ruoli non significa che non vi possa essere un rapporto di confronto costruttivo e di collaborazione operativa su diversi aspetti. E' indubbio che aMo debba accrescere la sua capacità di controllo - come fatto in questi primi mesi - per garantire il rispetto delle obbligazioni contrattuali e una accettabile qualità del servizio e questo non significa ostacolare gli sforzi di ATCM per una maggiore efficienza nella produzione dei servizi, che è anche interesse primario degli Enti locali che detengono tuttora la maggioranza del capitale sociale.

Occorre sondare tutti gli spazi per operare modifiche alla gestione dei servizi contenendo i costi di produzione, lo abbiamo fatto nel passato e siamo disponibili a farlo in futuro, ma con gradualità ed equilibrio, senza peggiorare sostanzialmente la qualità per gli utenti. In altre parole la natura mista (pubblico-privata) dell'attuale Gestore mette in luce l'importante ruolo dell'Agenzia, per svolgere il quale deve essere: tecnicamente attrezzata e competente per essere capace di valutare nel merito le proposte che provengono dal Gestore, comprenderne le implicazioni e saper reggere il confronto; deve essere in grado, come fatto in questi mesi, di imporre gli adeguamenti del servizio quando emergono serie carenze, e come è necessario continuare a fare per rimuoverne altre tuttora presenti (ad esempio: l'inadeguato funzionamento del call center del Prontobus, che può compromettere il successo del servizio a chiamata; l'inadeguato utilizzo della filovia; la non sufficiente attenzione al ruolo cruciale delle biglietterie).

Senza una Agenzia attrezzata e competente a progettare e controllare il servizio, gli Enti locali avrebbero sicuramente maggiori difficoltà a tutelare la qualità dei servizi e a districarsi nel loro duplice ruolo di soggetto che individua i bisogni e programma gli obiettivi del trasporto pubblico e di proprietari di maggioranza dell'Azienda che gestisce il servizio.

3. **Adeguamento delle tariffe.** Pur fatta in un momento di difficoltà per molte famiglie per effetto dell'attuale crisi economica, è stata una scelta necessaria, derivante da un preciso obbligo contrattuale tra aMo ed ATCM e imposta dalla stessa legislazione nazionale di settore, finalizzata a compensare l'aumento dei costi dei fattori della produzione. L'adeguamento è stato contenuto nel limite del 4,5%, rispetto alle tariffe aggiornate nel luglio 2007 (inferiore all'aumento dei prezzi per le famiglie che è stato del 7,2% dall'ultimo aumento) e le attuali tariffe rimarranno invariate fino a metà 2011. La manovra - che ha riguardato non solo l'aggiornamento delle tariffe ma anche il sistema tariffario, con l'introduzione di nuove tipologie di abbonamento - è stata il frutto di una contrattazione serrata con ATCM, ed ha prodotto anche l'istituzione degli abbonamenti annuali e mensili.
4. **Attuazione del nuovo Piano di riordino del Trasporto Pubblico nella città di Modena.** Dopo 10 anni dal precedente Piano (Husler - 1994) si è reso necessario adeguare il servizio alle trasformazioni urbanistiche della città. Dopo la prima fase attuata alla fine 2007, aMo ha dato attuazione, d'intesa con il Comune di Modena, alla seconda fase che si è prefissa di: servire zone della città in precedenza non coperte, come le aree di recente urbanizzazione; servire meglio le aree industriali; migliorare i collegamenti con le principali frazioni; uniformare le frequenze delle diverse linee; estendere il servizio a chiamata "Prontobus" a tutte le frazioni. Si tratta di un piano di sviluppo che ora, dopo le correzioni operate nei mesi scorsi, va stabilizzato per consentire alla popolazione di conoscerlo e va perseguito il

miglioramento della regolarità del servizio, attuando anche una serie di interventi strutturali sulla viabilità già concordati con il Comune.

5. **Sottoscrizione dell'Accordo sugli impegni programmatici e finanziari per il consolidamento e lo sviluppo della linea ferroviaria Modena - Sassuolo (MoSa)**, tra Regione, FER, Provincia di Modena, Comuni interessati ed aMo. L'accordo è scaturito da un impegnativo lavoro di analisi delle criticità della attuale ferrovia e la messa a punto di un puntuale programma di riqualificazione della infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi, nella consapevolezza della inadeguatezza dell'attuale servizio, penalizzato da una infrastruttura obsoleta e da una scarsa qualità del materiale rotabile e delle stazioni. La volontà delle Amministrazioni e l'impegno profuso sono volti a fare della linea ferroviaria un asse portante della mobilità sostenibile in un territorio densamente urbanizzato. Nel corso dell'anno si è proceduto ad avviare la elaborazione dei primi progetti previsti dall'accordo:
- a. lo studio predisposto da FER per la riqualificazione della stazione di Piazza Manzoni a Modena;
  - b. l'intesa interistituzionale tra la Regione, FER, il Comune di Formigine, la Provincia ed aMo per la rimozione di due passaggi a livello;
  - c. il potenziamento del servizio (da settembre 2008), con l'aggiunta di cinque coppie di corse e soprattutto l'introduzione di servizi diretti che fermano solo nelle stazioni principali al fine di incrementare la velocità;
  - d. l'avvio dei lavori per il completamento della nuova fermata Baggiovara-Bertola, in sostituzione dell'attuale fermata di Baggiovara che si trova in una posizione (a ridosso del passaggio a livello sulla via Giardini) e in uno stato conservativo pessimo, attraverso la realizzazione del sottopassaggio pedonale e ciclabile e del relativo parcheggio scambiatore;
  - e. la formalizzazione di un Accordo di Programma per l'elaborazione di uno studio di fattibilità sull'ipotesi di collegamento ferroviario Vignola - Sassuolo, nel cui ambito approfondire le ipotesi di un nuovo ramo ferroviario Maranello - Formigine e la fattibilità tecnico-economica dell'interconnessione, a Sassuolo, delle due linee Fer per Modena e Reggio Emilia, con la realizzazione di un'unica stazione intermodale.

Purtroppo segnaliamo anche alcuni ritardi, dovuti a quanto pare all'attesa dei necessari nulla osta ministeriali, per quanto riguarda l'attivazione in via sperimentale della fermata a richiesta di Fornaci e della messa in servizio, nella stessa stazione, del binario di precedenza e incrocio, per rendere più flessibile la gestione della linea (oggi fortemente condizionata dal binario unico), elemento essenziale per poter aumentare l'affidabilità del servizio ed aumentare la frequenza di passaggio dei treni.

6. **Promozione dello sviluppo dei servizi ferroviari regionali** e della loro integrazione con i servizi su gomma. Nel corso del 2009 si è continuato a prestare particolare attenzione allo sviluppo e qualificazione dei servizi ferroviari, oggetto, con il nuovo orario del dicembre 2009, di un importante potenziamento, sia dei servizi nazionali, in particolare quelli ad Alta Velocità, con peggioramenti però per quanto riguarda le altre tipologie di servizio (IC, IC PLUS, ESCity) che dei servizi regionali, incrementati di oltre un milione di Km treno all'anno, che interessano anche il nostro bacino. aMo ha partecipato attivamente al tavolo regionale di pianificazione dei nuovi servizi, con proposte dettagliate, sollecitando la Regione a tenere in debito conto le esigenze del nostro territorio; le proposte si prefiggono di ottenere, nel medio periodo, la predisposizione di servizi cadenzati per tutta la giornata a 30' sulle principali relazioni, con rinforzi, quantomeno nelle ore di punta, per/da Bologna e Carpi, ed integrati con i servizi su gomma urbani ed extraurbani. Le nostre proposte sono state recepite dalla Regione nel suo programma di sviluppo, ma la sua completa attuazione

sarà possibile solo tra un paio di anni, quando saranno completati i lavori per l'Alta Capacità nel nodo di Bologna, e se la Regione reperirà altre risorse finanziarie per la seconda fase di potenziamento dei servizi ferroviari (+30%) dopo che nel 2009 si è conclusa la prima fase con un incremento del 20%. I potenziamenti dei servizi hanno riguardato la maggior parte delle linee ma permangono importanti carenze per quanto riguarda la qualità del materiale rotabile, l'accessibilità delle stazioni e soprattutto la integrazione tra servizi ferroviari nazionali e regionali. Tra le linee che non hanno finora beneficiato dei potenziamenti vi è la Modena - Verona, soggetta a gravi disservizi, per la quale si è finalmente attivato, dal mese di gennaio 2010, uno specifico tavolo regionale, con la presenza delle Istituzioni locali e dei gestori dei servizi e delle infrastrutture, per procedere ad un completo ridisegno e specializzazione dei servizi a partire dal prossimo dicembre. Dopo i potenziamenti ottenuti ed in attesa dell'inserimento del nuovo materiale rotabile, sia nazionale (promesso) che regionale (già commissionato e alcuni primi treni già consegnati) è opportuno attivare, nel corso dei prossimi due anni, una intensa attività di informazione dei cittadini sulle nuove opportunità offerte dai previsti potenziamenti. A questo fine aMo predisporrà uno specifico progetto d'intesa con la Regione e i comuni interessati.

7. **Elaborazione del Progetto Modena Metrofilovia**, a supporto dello sforzo del Comune di Modena per far compiere un salto di qualità al trasporto pubblico in città. Non potendo limitarsi ad attendere il finanziamento del Progetto di metro tramvia, sulla Legge Obiettivo, che per ora ha scarsissime possibilità di essere concesso, il Comune di Modena ha ritenuto opportuno avanzare domanda di finanziamento attraverso un nuovo bando emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per progetti di medie dimensioni (inferiore a 100 milioni di euro). Il nuovo progetto è "più leggero", di più facile realizzazione, ma ricalca l'impostazione del progetto di Metrotramvia, tecnicamente tuttora valido, ed ha fatto tesoro degli studi e delle progettazioni già fatte nel passato da ATCM. E' un progetto molto meno costoso ma ugualmente efficace in termini trasportistici e di più semplice e veloce realizzazione e se realizzato avrebbe ricadute positive anche sul servizio extraurbano, in quanto le ipotizzate bus vie sarebbero fruibili anche dagli attuali mezzi urbani ed extraurbani. Si è in attesa della decisione sul finanziamento dal Ministero, che ci si augura arrivi in tempi brevi e soprattutto che la prossima Legge Finanziaria 2011 rifinanzi adeguatamente il relativo Fondo Nazionale, ora dotato di scarse risorse per finanziare anche solo in parte i progetti presentati e validi.
8. **Realizzazione di interventi di adeguamento dei servizi**, in primo luogo di quelli scolastici. Si è operato, da un lato, per concertare con i dirigenti scolastici - in un apposito tavolo di lavoro promosso dall'Amministrazione Provinciale - il calendario del servizio nel periodo scolastico, al fine di garantire un servizio di qualità (ad esempio portando gli studenti direttamente ai poli scolastici, tutte le volte che ciò è tecnicamente possibile) e nel contempo di evitare che le specifiche esigenze di orario dei diversi istituti scolastici producano disservizi e aggravio di costi. Si è inoltre proceduto ad adeguare orari e corse per tenere conto di nuove esigenze e per rimuovere situazione di sovraffollamento dei bus: sono stati potenziati i collegamenti verso il Polo Leonardo di Modena con il prolungamento di due linee urbane e l'inserimento di mezzi da 18 mt. e nel servizio extraurbano con la istituzione di un nuovo collegamento scolastico da Montefiorino a Frassinoro. Particolare attenzione è stata posta anche ai collegamenti per i lavoratori con l'istituzione di un primo collegamento sperimentale da Modena alla zona industriale di Castelnuovo Rangone e l'introduzione a Modena della linea 14, quasi esclusivamente dedicata a spostamenti di questo tipo.
9. **Manutenzione dei servizi e controllo sulla attuazione del contratto di servizio**. Un servizio composto da oltre 100 linee, su cui viaggiano più di 300 mezzi ogni giorno (quasi

13 milioni di km\*bus in un anno), necessita di un continua manutenzione ed adeguamento (negli orari, nei percorsi, nelle fermate, per l'integrazione con i servizi ferroviari, ecc.). E' un'attività che richiede un continuo monitoraggio e controllo del servizio e la progettazione delle modifiche, che vanno concertate con gli enti locali soci e presentate al Comitato degli utenti, cui spetta parere consultivo. L'Attivazione del sistema di controllo satellitare della flotta fornisce ad aMo un supporto essenziale di informazioni per controllare la regolarità del servizio e progettare le modifiche ai servizi. Nel corso del 2009, oltre alla attuazione della seconda fase del TPL di Modena, di cui si è già parlato, si è proceduto a modificare i servizi a Carpi, per fronteggiare i lavori di riqualificazione viaria del centro storico, in alcune zone appenniniche per fronteggiare una serie di eventi franosi che hanno pregiudicato la regolarità del servizio, in particolare nelle zone di Frassinoro, con 2 interruzioni, Guiglia con 2 frane e Montecreto . Nel corso del 2010 opereremo per completare alcuni servizi a Carpi (linea Gialla) e Modena (linea 12) e per attuare la riorganizzazione dei servizi extraurbani nell'area urbana di Vignola (soprattutto per connettere meglio l'autostazione con la stazione ferroviaria ed accrescere la copertura del servizio nel centro abitato), avviare l'istituzione di una nuova linea Spilamberto - S. Cesario - Castelfranco e Nonantola, nel quadro della radicale modifica della linea Vignola - Castelfranco - Modena, e la sperimentazione di un servizio a chiamata nel distretto Nonantola, Ravarino, Bomporto e Bastiglia e valutare una modifica dell'attuale servizio Prontobus di Fiorano per estendere la rete alla località Montegibbio nel Comune di Sassuolo.

10. **Gestione delle fermate e dei terminal.** aMo ormai gestisce la quasi totalità delle fermate della Provincia. Nel corso del 2009 si è operato per garantire un miglioramento delle attività di manutenzione, pulizia, sostituzione e riparazione delle attrezzature di fermata/pensiline, paline, porta orari, ecc.. Inoltre si è avviata la procedura di gara per l'individuazione di un unico concessionario a cui affidare l'utilizzo delle infrastrutture di fermata dell'intero territorio provinciale per l'affissione di messaggi pubblicitari. Questo consentirà ad aMo di garantirsi, senza costi, la manutenzione ordinaria e straordinaria e l'installazione di un certo numero di nuove pensiline, attraverso un apposito contratto pluriennale. Infine è proseguita l'installazione di nuovi dispositivi per l'informazione dinamica all'utenza in tempo reale nelle fermate più importanti.

Le principali azioni programmate nel 2010 sono:

- Supporto alla realizzazione del nuovo terminal bus al polo scolastico medie superiori di Finale Emilia da parte dell'Amministrazione Provinciale e del Comune di Finale Emilia;
- Supporto alla progettazione e realizzazione del nuovo terminal bus di Maranello;
- Supporto alla realizzazione del nuovo nodo di interscambio gomma-ferro a Camposanto;
- Progettazione esecutiva, gara d'appalto e avvio dei lavori di rinnovo degli indicatori di fermata extraurbani nelle aree a sud e a nord della Via Emilia;
- Progettazione, gara d'appalto e avvio attività per l'affidamento in concessione della sostituzione, manutenzione di paline e pensiline, con sfruttamento degli spazi pubblicitari, nelle fermate bus degli ambiti urbani del bacino provinciale.

11. **Concessione abbonamenti agevolati.** Anche nel 2009 aMo ha gestito (per conto della Regione e dei comuni di Modena, Carpi e Sassuolo) la concessione degli abbonamenti riservati ai pensionati a basso reddito e alle persone diversamente abili per usufruire dei servizi urbani ed extraurbani a prezzo fortemente agevolato. La gestione della concessione è

stata effettuata nel rispetto delle prescrizioni stabilite dalla Regione e dagli stessi Comuni e sulla base di un accordo con le organizzazioni sindacali delle categorie interessate. In occasione dell'adeguamento tariffario del luglio 2009 si è operato anche per mantenere inalterato il titolo ATCM Card Senior, che prevede uno sconto del 30%, in aggiunta a quello offerto dalla "vecchia" curva degli sconti dell'ATCM card (max 90%), qualora utilizzato nelle ore di morbida, che ha avuto un notevole successo. Infine aMo ha gestito la concessione di specifiche agevolazioni tariffarie per l'acquisto di abbonamenti riservati a famiglie colpite dalla crisi (disoccupati, in cassa integrazione e comunque a basso reddito), promosse dalla Provincia, con la concessione di oltre 2.100 benefit e che ha richiesto lo stanziamento di importanti risorse da parte della stessa Provincia e di aMo. Tale attività proseguirà anche nel corrente anno, in particolare per gli abbonamenti agevolati per anziani e portatori di handicap. Si tratta di rideterminare, in sede di rinnovo dell'accordo tra Regione e i principali Comuni, i criteri di ammissibilità per tenere conto delle effettive condizioni di reddito dei beneficiari, magari procedendo alla introduzione dell'ISEE.

12. **Partecipazione ai processi di formazione dei documenti di pianificazione territoriale provinciale e comunali** (Conferenze di pianificazione dei Piani Strutturali Comunali e dei principali strumenti attuativi). Consente all'Agenzia di apportare un contributo specifico alla pianificazione comunale, mirando ad accrescere l'efficacia del trasporto pubblico e l'ottimale collocazione delle infrastrutture di fermata (nuovi terminal, autostazioni).
13. **Sviluppo delle attività di Mobility Management.** Dopo le prime iniziative avviate da aMo nel corso del 2007/2008 nell'area industriale dell'agroalimentare a Castelnuovo Rangone e nel distretto modenese delle ceramiche, nel corso del 2009 si sono attivate concrete azioni per la promozione della mobilità sostenibile e del TPL, con alcuni Comuni che hanno individuato in aMo il proprio *mobility manager d'area*. Tra queste citiamo: il completamento dell'elaborazione dello schema di "rete ciclabile di distretto" nell'area delle ceramiche; la promozione del servizio di bike sharing - "c'entro in bici" - nei quattro Comuni del distretto ceramico e a Carpi; l'avvio, in collaborazione con i rispettivi Comuni, della predisposizione del piano di riorganizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti di diverse aziende (Ferrari, Maserati, alcune ceramiche nei Comuni di Fiorano, ecc.); la collaborazione con il Comune di Formigine per l'attuazione di un progetto di promozione delle modalità sostenibili di mobilità nel tragitto casa-scuola per gli studenti delle scuole primarie; l'avvio di un progetto di "Car Pooling" di bacino in collaborazione con la Provincia di Modena. Nel corso del 2010 si opererà per implementare i progetti già predisposti nel 2009, in particolare per concretizzare e monitorare le iniziative rivolte alla mobilità dei lavoratori delle aziende in cui si sono attivate specifiche concrete azioni. Nel 2010 inoltre si avvierà l'attività di supporto al mobility manager del Comune di Carpi per la redazione del piano spostamenti casa-lavoro dei dipendenti comunali e l'attivazione delle prime azioni sperimentali rivolte ai dipendenti delle aziende ceramiche di Fiorano. Particolare attenzione sarà dedicata all'attività di contatto e sensibilizzazione verso gli altri enti pubblici per avviare forme di collaborazione tese a sviluppare azioni di mobilità sostenibile diffuse sul territorio provinciale. Si tratta inoltre di coinvolgere anche le organizzazioni degli imprenditori e dei lavoratori, facendo tesoro delle prime esperienze compiute nella riorganizzazione degli spostamenti casa-lavoro, per far sì che le politiche di mobilità sostenibile ed in particolare di promozione dell'uso del TPL entrino a pieno titolo nella contrattazione a livello aziendale e territoriale.
14. **Sito Web di aMo.** Nel corso del 2009 è stato completato e pubblicato il nuovo sito web di aMo, finalizzato ad agevolare quanti (Enti soci, Associazioni, utenti, ecc.) abbiano bisogno

di un rapido e continuo accesso alle informazioni sulle attività e sui progetti dell'Agenzia, e vogliono accedere ad informazioni sui servizi TPL erogati (informazioni in tempo reale sulle corse e sugli orari, travel planner, tariffe, ecc.) e sugli altri servizi di mobilità, in particolare sui servizi ferroviari disponibili in provincia e per la promozione del bike sharing, delle buone prassi dei progetti innovativi, oltre che la pubblicazione dei bandi di gara e incarichi. Presto sarà anche disponibile un'area riservata per i collaboratori ed eventualmente per i soci. Ora il sito è oggetto di continua implementazione ed aggiornamento per farne uno strumento utile di dialogo con i portatori di interessi e per l'intera collettività, con l'obiettivo, nel corso del 2010, di mettere in rete anche i dati sull'andamento del servizio in tempo reale (una specie di "cruscotto" della qualità e quantità dei servizi erogati) e i progetti principali elaborati dalla Agenzia.

15. **Progetto City Porto.** Come è noto è un progetto sperimentale promosso e finanziato dal Comune di Modena, che ha anche beneficiato di uno specifico contributo finanziario della Regione. E' stato attivato per favorire la razionalizzazione della consegna delle merci degli attuali corrieri, in modo da ridurre l'eccessivo afflusso di mezzi commerciali al centro storico e alla zona a traffico limitato, riducendo l'inquinamento atmosferico, il rumore e l'utilizzo improprio di spazi pubblici pregiati. Il progetto è organizzato da aMo, che per la gestione operativa del magazzino e delle consegne si avvale di una cooperativa sociale. Dopo una fase di crescita costante (è arrivato a realizzare fino a 650 consegne al mese), ha risentito negli ultimi mesi del 2009 della generale crisi del trasporto merci, che ha portato a riduzioni di oltre il 30% del traffico commerciale a livello nazionale e regionale. Oggi City Porto ha raggiunto una piena credibilità tra gli operatori, ma per affrontare meglio la situazione di crisi e riprendere rapidamente il cammino della crescita delle consegne, necessita di un adattamento. A questo riguardo aMo, su indicazione del Comune, ha attivato nel mese di aprile 2010 una seconda fase sperimentale che prevede un maggior coinvolgimento del soggetto operativo nell'attività commerciale e l'avvio di una nuova attività inerente la custodia delle merci acquistate dai negozianti del centro storico ed in attesa della vendita e la successiva consegna in piccoli lotti, in base alle effettive necessità, per contribuire a risolvere la strutturale carenza di spazi per il magazzino lamentata da molti commercianti.
16. **Partecipazione a Progetti comunitari.** Nell'ambito del continuo sforzo profuso per migliorare la qualità e l'incisività delle sue iniziative, aMo ha cercato di acquisire informazioni sulle migliori prassi nella gestione dei servizi di TPL realizzate in altre realtà, anche in altri paesi europei. La partecipazione a progetti di Cooperazione promossi dalla Comunità Europea è uno dei modi migliori per accedere a tali buone prassi. Per questo Agenzia ha aderito ad alcune richieste di partecipare all'attuazione di progetti di cooperazione che, se accolti, consentirebbero anche di accedere ad importanti risorse finanziarie; risorse utili a sperimentare a livello locale soluzioni innovative per i complessi problemi della mobilità sostenibile. In questa fase i progetti a cui aMo aderisce sono due: **Ad Personam e IMITS.** **Ad Personam**, progetto cofinanziato dalla Commissione Europea, vede il Comune di Modena nel ruolo di capofila di una partnership che coinvolge diversi enti pubblici locali, aziende di trasporto e soggetti regolatori del TPL di alcuni Paesi europei, che ha lo scopo di sperimentare nuove modalità di marketing operativo per promuovere il trasporto pubblico tra gli utenti che ancora non utilizzano il bus e non conoscono le opportunità di spostamento che offre. Il progetto è in fase di conclusione, e nei prossimi mesi i risultati verranno analizzati in un apposito incontro internazionale per un proficuo scambio di valutazioni e di esperienze. Il progetto **IMITS** (Integrated Models of Intelligent Traffic Systems in Middle-sized Cities), presentato in collaborazione con ITL

(fondazione promossa dalla Regione) sul programma comunitario South Eastern Europe, per promuovere attività formative e studi per l'ammmodernamento della logistica) si prefigge di mettere a punto azioni dimostrative per promuovere forme di mobilità sostenibile presso le imprese e i lavoratori delle aree industriali. Il progetto, dopo aver superato le verifiche di ammissibilità tecnica della Commissione Europea ed inviato alla seconda fase della selezione, non è purtroppo stato finanziato. La consapevolezza della validità del progetto ha indotto aMo, d'intesa con ITL, a ripresentare il progetto sul secondo bando dello stesso Programma Comunitario, nella speranza di avere più fortuna.

**Investimenti, patrimonio.** In aggiunta alle attività sopra richiamate, nel corso del 2009 si è proceduto con l'attuazione del programma d'investimenti deliberato dalla Assemblea dei soci nel 2006. In particolare sono stati attuati interventi per quasi un milione di euro per la manutenzione dell'importante patrimonio aziendale (17 depositi; rete di 4500 fermate e pensiline; sistemi informatici, etc.), che si è incrementato nel corso dell'anno a seguito della cessione da ATCM ad aMo della sede di Sant'Anna. Tale sede necessita di diversi interventi e i relativi progetti, in corso di elaborazione, saranno attuati nei prossimi mesi. Nel corso del 2009 sono stati realizzati diversi interventi di manutenzione straordinaria, in particolare nei depositi di Finale Emilia, Concordia, Mirandola, Vignola e Pievepelago.

In questo contesto si stanno definendo le intese con il Comune di Pavullo per procedere alla realizzazione di un nuovo deposito bus, unitamente alla realizzazione del nuovo magazzino comunale, per il quale si è già individuata l'area ed è stato approvato lo strumento urbanistico di attuazione. La spesa preventivata è di circa 1,9 milioni di euro, che verrà coperta in parte con la vendita dell'attuale deposito posto nel centro urbano e in parte con risorse proprie; ed il Comune metterà a disposizione gratuitamente l'area d'insediamento.

Si è operato anche per mettere a punto un progetto di razionalizzazione del patrimonio immobiliare individuando, sulla base di un confronto con ATCM, le strutture non più utili al TPL. Tra queste ci sono alcuni depositi per i quali si sta valutando l'ipotesi di dismissione, per ricavare risorse utili da investire sul restante patrimonio.

Infine si è operato per attuare i progetti previsti nell'Accordo di Programma con la Regione, interventi spesso in capo ai Comuni. Quelli più rilevanti hanno riguardato:

- il completamento, assieme ad ATCM, della attivazione del sistema di controllo satellitare della flotta dei bus (AVM), che mette a disposizione dell'Agenzia i dati sul servizio effettivamente erogato in tempo reale. Si tratta di uno strumento essenziale per il controllo del servizio e per la progettazione delle modifiche alla rete del TPL. Rientra in tale progetto l'installazione dei primi 35 apparati elettronici a messaggio variabile (su una previsione di 70), capaci di fornire informazioni in tempo reale sugli orari di arrivo dei bus ad una determinata fermata e gli orari di interscambio. Nel corso del 2010 l'installazione dei restanti apparati elettronici sarà portata a conclusione;
- il concorso alla progettazione e alla realizzazione - con fornitura delle pensiline e delle paline a messaggio variabile - di alcuni nuovi Terminal realizzati nei Comuni di Sassuolo e Modena (Gottardi e Polo Leonardo) e la riqualificazione di molte fermate in diversi Comuni;
- l'avvio della progettazione dell'adeguamento della rete filoviaria, che comporterà investimenti per oltre 1,3 milioni di euro. La realizzazione degli interventi (ad esempio sostituzione degli scambi attuali con altri telecomandati) sarà affidata ad ATCM. L'obiettivo è accrescere il livello di utilizzo della filovia ed aumentarne la regolarità d'esercizio;

- progettazione esecutiva, gara d'appalto e avvio dei lavori di ristrutturazione/adeguamento della rete filoviaria di Modena;
- supporto al Comune di Modena per la realizzazione di alcune corsie riservate al TPL essenziali per il miglioramento della velocità, in particolare sulla Via Emilia Est e su Viale Fabrizi;
- studio di fattibilità, indagini di mercato e avvio installazioni impianti fotovoltaici nei depositi bus e nelle autostazioni/terminal del bacino provinciale;
- progettazione esecutiva, gara d'appalto ed esecuzione lavori di riassetto officina, magazzino e uffici, presso la sede di S. Anna a Modena;
- rifacimento manto di copertura del deposito di Vignola (con rimozione lastre in fibrocemento), del deposito di Frassinoro e dell'autostazione di Finale E. (in collaborazione con il Comune);
- prosecuzione del programma di adeguamento normativo dei portoni di accesso ai depositi bus del bacino provinciale.

**Previsione attività 2010.** Il 2010 si presenta per aMo altrettanto impegnativo quanto il 2009. Oltre alle attività previste per il corrente anno, già richiamate in precedenza, vi sono alcune iniziative di particolare rilievo su cui gli Enti soci saranno chiamati ad intervenire, assumendo precisi indirizzi.

In primo luogo la definizione del **nuovo Accordo di programma 2011 - 2014** tra Regione, aMo e i principali Enti locali del nostro territorio: strumento essenziale con cui la Regione assegna le risorse per finanziare i servizi e per sostenere alcuni investimenti nel TPL. L'Accordo in vigore scade il 31/12/2010 e quindi, è essenziale avviare il complesso iter per il rinnovo. In base all'attuale legislazione regionale il percorso si presenta piuttosto lungo: il primo passo è l'approvazione dell'Atto di indirizzo sul trasporto pubblico (compreso quello ferroviario) da parte del Consiglio Regionale; di seguito va stipulata l'intesa tra la Regione e la Conferenza Regionale delle Autonomie Locali sui servizi minimi del TPL su gomma nei diversi bacini ed infine va approvato, dalla Giunta Regionale, il nuovo Accordo di Programma 2011 - 2014, che consentirà alla Regione di trasferire le risorse necessarie a garantire la continuità dei servizi.

Il rinnovo dell'Accordo è un passaggio essenziale, che dovrà vedere aMo e gli Enti locali modenesi protagonisti. Questa è l'occasione per chiedere alla Regione un ulteriore passo nel riequilibrio delle assegnazioni finanziarie tra i diversi bacini provinciali che - malgrado il limitato passo in avanti fatto con l'Accordo 2007-2010 - vede tuttora il nostro territorio penalizzato, ed è l'occasione per chiedere un aumento delle risorse necessarie ad adeguare i corrispettivi destinati al Gestore. Un aumento necessario per compensare la crescita dei costi e per proseguire il percorso di potenziamento dei servizi, ancora carenti nel nostro bacino. Tale incremento di risorse regionali è essenziale anche tenuto conto che la situazione finanziaria degli Enti soci non consente, per ora, un loro maggiore concorso finanziario.

L'esito di tale difficile ed essenziale confronto con la Regione e con gli Enti degli altri bacini - soprattutto di quelli oggi favoriti nel riparto finanziario - non è scontato, e molto dipende dalle assegnazioni del Governo nazionale alle Regioni. Queste risorse sono state significativamente ridotte negli ultimi due anni, dipendendo dalle entrate delle accise sulla benzina e sul gasolio da autotrazione, a loro volta calate per la contrazione dei consumi.

Al preoccupante quadro descritto si sommano le incertezze dell'avvio dell'attuazione del federalismo fiscale. E' sicuramente positivo che si abbandoni il criterio della spesa storica con cui fino ad oggi il Governo ha finanziato il TPL, ma se non verranno aggiunte nuove risorse, il criterio

del riparto statale sulla base dei costi standard potrà produrre una riduzione dei finanziamenti per le regioni, come la nostra, che hanno investito di più nel trasporto collettivo.

Se si andrà in direzione dell'adozione dei costi standard a livello nazionale è evidente che tale criterio dovrà essere utilizzato anche dalla Regione per ripartire le risorse tra i diversi bacini, superando il sistema attuale che ha prodotto notevoli sperequazioni, ricercando anche una maggiore efficienza nell'uso delle risorse assegnate.

In secondo luogo si tratta di procedere alla **attuazione della L.R. n. 10/2008**, che ha riformato positivamente il ruolo delle Agenzie della Mobilità, riordinandone le funzioni e i compiti, nell'ambito delle politiche della Regione per la riforma degli enti e delle società regionali e il contenimento dei cosiddetti "costi della politica".

Gran parte di quanto previsto dalla L.R. n. 10/2008, relativamente alle funzioni delle Agenzie della Mobilità, è già contemplato nel nostro territorio, quindi non sono necessarie particolari modifiche. Si potrebbe sostenere con ragione che il modello di Agenzia disegnato dalla Regione è proprio quello attuato a Modena, quello di una società leggera e competente. La L.R. 10/2008 prevede, ad esempio:

- che le Agenzie siano enti strumentali degli Enti locali del bacino e che siano costituite attraverso una Convenzione ex art. 30 del D.Lgs. n. 267/2000 (con il superamento definitivo dei consorzi-aziende). aMo è nata proprio attraverso una simile Convenzione;
- lo "scorporo delle attività gestionali" non strettamente connesse con le funzioni di ente regolatore attribuite alle Agenzie, soprattutto la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. A Modena è già così. La Convenzione e lo statuto di aMo escludono esplicitamente tali compiti gestionali, sia nel TPL che per altre funzioni eventualmente delegate dagli Enti soci;
- il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà delle società di gestione da parte delle Agenzie locali. aMo non ha partecipazioni in altre società, tanto meno in quella che gestisce i servizi assegnati;
- l'applicazione del sistema tariffario integrato regionale, con superamento delle funzioni di gestione della tariffazione. Nel nostro bacino il sistema tariffario integrato regionale (STIMER) è già in uso da 13 anni e la gestione della tariffazione e dei relativi ricavi è da sempre affidata al gestore (avendo adottato nella gara per l'affidamento del servizio del 2003 il contratto "net-cost");
- l'affidamento alle Agenzie dei compiti di progettazione dei servizi, in stretta integrazione con gli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti locali. aMo già progetta i servizi (sia urbani che extraurbani) e lo fa in stretta integrazione con gli indirizzi e gli strumenti della pianificazione urbanistica e territoriale, partecipando attivamente ai tavoli di concertazione della pianificazione comunale così come è stata attivata al tavolo di elaborazione del PTCP e d'intesa con i comuni;
- che l'affidamento della proprietà dei beni funzionali all'effettuazione del servizio sia deciso dai Comuni e dalle Province, in conformità con gli obiettivi della legge. A Modena gli Enti locali hanno già da tempo affidato ad aMo i beni che debbono obbligatoriamente rimanere di proprietà pubblica, (detti anche beni non duplicabili: filovia, depositi, sedi, sistema di controllo del servizio, etc.). Tale affidamento è avvenuto attraverso lo scorporo dei beni di ATCM in tre diversi momenti. aMo si occupa anche della manutenzione straordinaria e degli investimenti per lo sviluppo di

tali beni e delle infrastrutture del TPL, compresi quelli messi a disposizione degli Enti locali;

- la costituzione di un'unica agenzia per ogni “ambito ottimale”, individuato in base a criteri di ottimale programmazione, progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata, a partire da “ambiti territoriali minimi” coincidenti con i territori provinciali. L’ambito territoriale di aMo corrisponde già a quello minimo. L’opportunità di prevedere aggregazioni con bacini limitrofi dovrà essere valutata dalla Regione con gli Enti locali dei bacini interessati, tenendo conto che il nostro attuale ambito è del tutto consono ad una puntuale pianificazione dei servizi e soprattutto ad un loro efficace controllo. Tale dimensione consente anche rapporti diretti e ravvicinati con i comuni soci, anche i più piccoli, che tendono a diventare difficili quando le società operative assumono dimensioni sopra provinciali;
- l’individuazione della “Società a responsabilità limitata con amministratore unico” quale struttura societaria per il riassetto delle Agenzie. aMo, pur nella forma della S.p.A., è già una società a responsabilità limitata e quindi sostanzialmente coerente con quanto previsto dalla LR. L’unica vera modifica da apportare è la previsione dell’Amministratore unico in sostituzione del Consiglio di Amministrazione.

In definitiva per adeguarci alla L.R. di cui sopra, si tratta essenzialmente di adeguare lo Statuto dell’Agenzia per inserire la figura dell’Amministratore Unico. In questo ambito i soci dovranno valutare se mantenere anche il Consiglio di Amministrazione, delegando l’Assemblea dei soci a decidere di volta in volta, ovviamente nel rispetto di quanto previsto in quel momento dalla legislazione vigente, la nomina dell’uno e dell’altro. Dovendo i soci adottare apposito atto deliberativo di modifica dello Statuto è opportuno procedere anche alla proroga della scadenza della Convenzione di cui sopra (scade nel maggio 2011) e l’adeguamento dell’Accordo di funzioni, per valutare se attribuire ad Agenzia nuove funzioni o precisare le modalità di gestione di quelle già affidate, e soprattutto rafforzare il ruolo del Comitato Permanente per la Mobilità insediato presso la Provincia, in modo che l’Amministratore unico possa sottoporre agli Enti Soci le principali scelte e tenere conto dei loro indirizzi.

### **Rapporti con gli utenti.**

L’attività dell’Agenzia si è svolta in continuo contatto e relazione con tutti i soggetti potenzialmente interessati al servizio di TPL, compreso con il Comitato Consultivo degli Utenti, costituito fin dal 2005.

Non è possibile ovviamente illustrare le singole attività svolte (solamente le lettere inviate agli utenti nel corso del 2009 sono state oltre 200), ma è opportuno evidenziare che tale attività è considerata essenziale per l’Agenzia, al fine di produrre un continuo miglioramento del servizio. I disservizi verificatisi nel mese di settembre-ottobre 2009 a Modena città e su alcune linee extraurbane, unitamente all’adeguamento delle tariffe e alla modifica delle tipologie dei titoli di viaggio, hanno indubbiamente creato difficoltà nel rapporto con una parte degli utenti. A questa situazione, come accennato in precedenza, si è risposto con interventi di risoluzione delle criticità e attraverso risposte personalizzate a tutti coloro che ci hanno contattato direttamente. Si è risposto cercando, tutte le volte che è stato possibile, di tenere conto anche di singole esigenze, quando queste non fossero in contraddizione con quelle più generali e collettive.

Non sono mancati purtroppo tentativi di strumentalizzazione dei disagi e delle proteste da parte di singoli utenti o da parte di alcune forze politiche e organizzazioni sociali e da parte del Comitato Utenti.

Il Comitato in questi anni si è, purtroppo, sempre più allontanato dal ruolo che gli è proprio, di strumento consultivo e propositivo, capace di portare a sintesi le esigenze espresse dai singoli

rappresentanti delle associazioni dei consumatori, delle organizzazioni dei pensionati o delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, tendendo invece a diventare un soggetto “sindacale”, che apre “vertenze”, che nulla ha che fare con quanto previsto dalla legge regionale, che prevede un organismo consultivo. Questa evoluzione ha creato una spaccatura tra i componenti del Comitato, e tra alcuni di questi e le Associazioni che li avevano designati, provocando anche le dimissioni del Presidente e di alcuni membri (in particolare di quelli eletti direttamente dall’Assemblea degli utenti), senza pregiudicare comunque il mantenimento del numero minimo necessario per continuare l’attività dell’organismo. Agenzia non ha assolutamente interferito o ostacolato l’autonomia del Comitato e a fronte della conclamata spaccatura interna ha semplicemente sollecitato le Associazioni, che a suo tempo ne avevano designato i membri, a valutare la situazione e a decidere come procedere. Nei mesi scorsi le Associazioni di cui sopra hanno sollecitato i componenti rimasti a riprendere l’attività e a valutare se anticipare il rinnovo del Comitato in considerazione delle dimissioni di 4 componenti su 6 tra quelli eletti direttamente dall’assemblea.

### Principali dati economici

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

	31/12/2009	31/12/2008	Variazione 2009/2008	31/12/2007	Variazione 2009/2007
Ricavi netti e trasferimenti	29.061.447	27.341.363	1.720.084	25.456.401	3.605.046
Costi esterni	27.129.761	26.134.821	994.940	24.563.918	2.565.843
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>1.931.687</b>	<b>1.206.542</b>	<b>725.145</b>	<b>892.483</b>	<b>1.039.204</b>
Costo del lavoro	846.001	738.281	107.720	658.811	187.190
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>1.085.686</b>	<b>468.261</b>	<b>617.425</b>	<b>233.672</b>	<b>852.014</b>
Ammortamenti netti	759.725	534.981	224.744	365.120	394.605
<b>Risultato Operativo</b>	<b>325.961</b>	<b>-66.720</b>	<b>392.681</b>	<b>-131.448</b>	<b>457.409</b>
Proventi e oneri finanziari	14.867	101.538	86.670	72.007	-57.140
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>340.828</b>	<b>34.817</b>	<b>306.011</b>	<b>-59.441</b>	<b>400.269</b>
Componenti straordinarie nette	-	-	-	-	-
	41.308	5.766	35.542	105.547	-146.855
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>299.520</b>	<b>29.052</b>	<b>270.469</b>	<b>46.106</b>	<b>253.414</b>
Imposte sul reddito	56.619	34.992	21.627	40.789	15.830
<b>Risultato netto</b>	<b>242.901</b>	<b>-5.940</b>	<b>248.842</b>	<b>5.317</b>	<b>237.584</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.

	31/12/2009	31/12/2008
ROE netto	0,01	
ROE lordo	0,02	0,00
ROI	0,01	
ROS	0,17	(0,04)

### Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2009	31/12/2008	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	946.904	785.067	161.837
Immobilizzazioni materiali nette	23.087.009	24.173.280	(1.086.271)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	3.000	3.000	
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>24.036.913</b>	<b>24.961.347</b>	<b>(924.434)</b>
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	1.008.020	724.011	284.009
Altri crediti	5.789.536	8.069.053	(2.279.517)
Ratei e risconti attivi	831	870	(39)
<b>Attività d'esercizio a breve termine</b>	<b>6.798.387</b>	<b>8.793.934</b>	<b>(1.995.547)</b>
Debiti verso fornitori	6.163.420	4.894.737	1.268.683
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	62.429	67.758	(5.329)
Altri debiti	61.754	244.552	(182.798)
Ratei e risconti passivi	10.427.172	11.327.563	(900.391)
<b>Passività d'esercizio a breve termine</b>	<b>16.714.775</b>	<b>16.534.610</b>	<b>180.165</b>
<b>Capitale d'esercizio netto</b>	<b>(9.916.388)</b>	<b>(7.740.676)</b>	<b>(2.175.712)</b>
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	307.861	265.799	42.062
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			
Altre passività a medio e lungo termine	558.311	271.849	286.462
<b>Passività a medio lungo termine</b>	<b>866.172</b>	<b>537.648</b>	<b>328.524</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>13.254.353</b>	<b>16.683.023</b>	<b>(3.428.670)</b>

Patrimonio netto	(19.060.013)	(18.817.112)	(242.901)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	338	350	(12)
Posizione finanziaria netta a breve termine	5.805.322	2.133.739	3.671.583
<b>Mezzi propri e indebitamento finanziario netto</b>	<b>(13.254.353)</b>	<b>(16.683.023)</b>	<b>3.428.670</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.

	31/12/2009	31/12/2008
Margine primario di struttura	5.391.138	5.104.829

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

### Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2009, era la seguente (in Euro):

	31/12/2009	31/12/2008	Variazione
Depositi bancari	5.803.334	2.132.173	3.671.161
Denaro e altri valori in cassa	1.988	1.566	422
Azioni proprie			
<b>Disponibilità liquide ed azioni proprie</b>	<b>5.805.322</b>	<b>2.133.739</b>	<b>3.671.583</b>

### Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)
Debiti verso banche (entro 12 mesi)
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)
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>5.805.322</b>	<b>2.133.739</b>	<b>3.671.583</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	(338)	(350)	12
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>338</b>	<b>350</b>	<b>(12)</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>5.805.660</b>	<b>2.134.089</b>	<b>3.671.571</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.

	31/12/2009	31/12/2008
Liquidità primaria	1,69	1,70
Liquidità secondaria	1,69	1,70
Indebitamento	0,35	0,29
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,81	0,76

L'indice di liquidità primaria e secondaria è pari a 1,69, in linea con l'esercizio precedente. 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 0,35. L'ammontare dei debiti è da considerarsi consono all'attività svolta.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 0,81, 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 1,39, quindi sicuramente consono all'attività sociale.

### Composizione del Capitale Sociale

Il Capitale Sociale al 31/12/2009 di € 5.312.848,00 è così ripartito:

**CAPITALE SOCIALE € 5.312.848,00**

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

N.	ELENCO SOCI	Quota %	Numero azioni	Capitale sociale in €
1	PROVINCIA DI MODENA	29,0000	1.540.720	1.540.720,00 €
2	COMUNE DI BASTIGLIA	0,0259	1.376	1.376,00 €
3	COMUNE DI BOMPORTO	0,2242	11.920	11.920,00 €
4	COMUNE DI CAMPOGALLIANO	0,0099	528	528,00 €
5	COMUNE DI CAMPOSANTO	0,0493	2.624	2.624,00 €
6	COMUNE DI CARPI	9,6071	510.416	510.416,00 €
7	COMUNE DI CASTELFRANCO EMILIA	1,2629	67.104	67.104,00 €
8	COMUNE DI CASTELNUOVO RANGONE	0,1825	9.696	9.696,00 €
9	COMUNE DI CASTELVETRO DI MODENA	0,2161	11.488	11.488,00 €
10	COMUNE DI CAVEZZO	0,0982	5.216	5.216,00 €
11	COMUNE DI CONCORDIA SULLA SECCHIA	0,1105	5.872	5.872,00 €
12	COMUNE DI FANANO	0,0174	928	928,00 €
13	COMUNE DI FINALE EMILIA	0,6605	35.088	35.088,00 €
14	COMUNE DI FIORANO MODENESE	0,3884	20.640	20.640,00 €
15	COMUNE DI FIUMALBO	0,0022	128	128,00 €
16	COMUNE DI FORMIGINE	2,1929	116.512	116.512,00 €
17	COMUNE DI FRASSINORO	0,0236	1.248	1.248,00 €
18	COMUNE DI GUIGLIA	0,0361	1.920	1.920,00 €
19	COMUNE DI LAMA 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***

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 sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

<b>Immobilizzazioni</b>	<b>Acquisizioni dell'esercizio</b>
Terreni e fabbricati	44.800
Impianti e macchinari	81.102
Attrezzature industriali e commerciali	161.361
Altri beni	140.758

## **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, gestore del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino provinciale modenese, si rimanda alla prima parte della relazione.

## **Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 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**

Non si riscontrano fatti rilevanti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

## **Evoluzione prevedibile della gestione**

Nel corso del 2010 opereremo per completare alcuni servizi a Carpi (linea Gialla) e Modena (linea 12) e per attuare la riorganizzazione dei servizi extraurbani nell'area urbana di Vignola (soprattutto per connettere meglio l'autostazione con la stazione ferroviaria ed accrescere la copertura del servizio nel centro abitato), avviare l'istituzione di una nuova linea Spilamberto - San Cesario - Castelfranco e Nonantola, nel quadro della radicale modifica della linea Vignola - Castelfranco - Modena, e la sperimentazione di un servizio a chiamata nel distretto Nonantola, Ravarino, Bomporto e Bastiglia e valutare una modifica dell'attuale servizio Prontobus di Fiorano per estendere la rete alla località Montegibbio nel Comune di Sassuolo.

### **Implementazione terminal, bus e fermate**

Le principali azioni programmate nel 2010 riguardano il supporto alla realizzazione del nuovo terminal bus al polo scolastico medie superiori di Finale Emilia da parte dell'Amministrazione Provinciale e del Comune di Finale Emilia. Il supporto alla progettazione e realizzazione del nuovo terminal bus di Maranello. Il supporto alla realizzazione del nuovo nodo di interscambio gomma-ferro a Camposanto. La Progettazione esecutiva, gara d'appalto e avvio dei lavori di rinnovo degli indicatori di fermata extraurbani nelle aree a sud e a nord della Via Emilia. La Progettazione, gara d'appalto e avvio attività per l'affidamento in concessione della sostituzione, manutenzione di paline e pensiline, con sfruttamento degli spazi pubblicitari, nelle fermate bus degli ambiti urbani del bacino provinciale.

### **Progetto City Porto**

aMo, su indicazione del Comune di Modena, ha attivato nel mese di aprile 2010 una seconda fase sperimentale che prevede un maggior coinvolgimento del soggetto operativo

nell'attività commerciale e l'avvio di una nuova attività inerente la custodia delle merci acquistate dai negozianti del centro storico ed in attesa della vendita e la successiva consegna in piccoli lotti, in base alle effettive necessità, per contribuire a risolvere la strutturale carenza di spazi per il magazzino lamentata da molti commercianti.

### **Sviluppo delle attività di Mobility Management**

Nel 2010 si avvierà l'attività di supporto al mobility manager del Comune di Carpi per la redazione del piano spostamenti casa-lavoro dei dipendenti comunali e l'attivazione delle prime azioni sperimentali rivolte ai dipendenti delle aziende ceramiche di Fiorano.

Particolare attenzione sarà dedicata all'attività di contatto e sensibilizzazione verso gli altri enti pubblici per avviare forme di collaborazione tese a sviluppare azioni di mobilità sostenibile diffuse sul territorio provinciale.

Si tratta inoltre di coinvolgere anche le organizzazioni degli imprenditori e dei lavoratori, facendo tesoro delle prime esperienze compiute nella riorganizzazione degli spostamenti casa-lavoro, per far sì che le politiche di mobilità sostenibile ed in particolare di promozione dell'uso del TPL entrino a pieno titolo nella contrattazione a livello aziendale e territoriale.

Nel 2010 verrà completata la progettazione esecutiva e avviata la realizzazione dell'adeguamento della rete filoviaria, che comporterà investimenti per oltre 1,3 M€. L'attuazione degli interventi (ad esempio sostituzione degli scambi attuali con altri telecomandati) sarà affidata ad ATCM. L'obiettivo è accrescere il livello di utilizzo della filovia ed aumentarne la regolarità d'esercizio.

### **Patrimonio e investimenti**

Nel 2010, in attuazione delle Intese con il Comune di Pavullo, verrà avviata la progettazione esecutiva del nuovo deposito bus di Pavullo unitamente alla realizzazione del nuovo magazzino comunale, per il quale si è già individuata l'area ed è stato approvato lo strumento urbanistico di attuazione. La spesa preventivata è di circa 1,9 milioni di euro, che verrà coperta in parte con la vendita dell'attuale deposito posto nel centro urbano e in parte con risorse proprie; il Comune metterà a disposizione gratuitamente l'area d'insediamento.

Si procederà al completamento, assieme ad ATCM, della attivazione del sistema di controllo satellitare della flotta dei bus (AVM), che mette a disposizione dell'Agenzia i dati sul servizio effettivamente erogato in tempo reale. Si tratta di uno strumento essenziale per il controllo del servizio e per la progettazione delle modifiche alla rete del TPL. Rientra in tale progetto l'installazione dei primi 35 apparati elettronici a messaggio variabile (su una previsione di 70), capaci di fornire informazioni in tempo reale sugli orari di arrivo dei bus ad una determinata fermata e gli orari di interscambio. Nel corso del 2010 l'installazione dei restanti apparati elettronici sarà portata a conclusione.

Sono inoltre programmati il supporto al Comune di Modena per la realizzazione di alcuni corsie riservate al TPL essenziali per il miglioramento della velocità, in particolare sulla Via Emilia Est e su Viale Fabrizi; lo studio di fattibilità, indagini di mercato e avvio installazioni impianti fotovoltaici nei depositi bus e nelle autostazioni/terminal del bacino provinciale; la progettazione esecutiva, gara d'appalto ed esecuzione lavori di riassetto officina, magazzino e uffici, presso la sede di S. Anna a Modena; il rifacimento manto di copertura del deposito di Vignola (con rimozione lastre in fibrocemento), del deposito di Frassinoro e dell'autostazione di Finale E. (in collaborazione con il Comune); la prosecuzione del programma di adeguamento normativo dei portoni di accesso ai depositi bus del bacino provinciale.

## Documento programmatico sulla sicurezza

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

## Conclusioni

La quantità e la qualità delle attività realizzate dalla vostra società, e gli impegni che l'attendono nel prossimo futuro, ne evidenziano la sua essenzialità nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo e miglioramento del trasporto pubblico nel nostro territorio, e testimoniano dell'impegno continuo, della professionalità e della dedizione di tutti i dipendenti e della Direzione, a cui va il nostro vivo ringraziamento.

Ringrazio, inoltre, i collegi sindacali che si sono succeduti per la competenza ed il fattivo contributo.

Con questo bilancio si conclude il mandato del Consiglio di Amministrazione, che ha operato con prontezza e compattezza e crediamo di avere fornito un chiaro indirizzo per il corretto perseguimento degli scopi sociali della Società. Nel ringraziare per il sostegno e la collaborazione fornita da tutti i soci alla società, si fa presente che l'Assemblea dei soci dovrà, quindi, procedere alla nomina dell'organo di gestione, che in base alla citata L.R. n. 10/2008, è individuato nell'Amministratore unico, possibile però dopo l'approvazione delle modifiche statutarie da parte della Assemblea straordinaria.

## Destinazione del risultato d'esercizio

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

<b>Utile d'esercizio al 31/12/2009</b>	<b>Euro</b>	<b>242.901</b>
5% a riserva legale	Euro	12.145
a riserva straordinaria	Euro	230.756

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

Modena, il 29 marzo 2010

Il Presidente del Consiglio di amministrazione

Gallerani Nerino





Bilancio al 31/12/2009

*Stato Patrimoniale e Conto Economico*

## AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 - 41122 MODENA (MO)  
Capitale sociale Euro 5.312.848,00 I.V.

### Bilancio al 31/12/2009

Stato patrimoniale attivo	31/12/2009	31/12/2008
<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	11	36.674
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	28.643	32.234
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	13.084	
7) Altre	905.166	716.159
	946.904	785.067
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	17.980.807	18.354.439
2) Impianti e macchinario	3.972.464	4.765.675
3) Attrezzature industriali e commerciali	547.831	451.326
4) Altri beni	399.263	368.225
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	186.644	233.615
	23.087.009	24.173.280
<i>III. Finanziarie</i>		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate		
b) imprese collegate		
c) imprese controllanti		
d) altre imprese	3.000	3.000
	3.000	3.000
2) Crediti		
a) verso imprese controllate		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
b) verso imprese collegate		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		

c) verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
d) verso altri			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi	338		350
		338	350
		338	350
3) Altri titoli			
4) Azioni proprie (valore nominale complessivo)		3.338	3.350
<b>Totale immobilizzazioni</b>		<b>24.037.251</b>	<b>24.961.697</b>

### C) Attivo circolante

#### I. Rimanenze

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

#### II. Crediti

1) Verso clienti			
- entro 12 mesi	1.008.020		724.011
- oltre 12 mesi			
		1.008.020	724.011
2) Verso imprese controllate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
3) Verso imprese collegate			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4) Verso controllanti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
4-bis) Per crediti tributari			
- entro 12 mesi	5.039.437		7.110.895
- oltre 12 mesi			
		5.039.437	7.110.895
4-ter) Per imposte anticipate			
- entro 12 mesi	44.147		41.983
- oltre 12 mesi			
		44.147	41.983

5) Verso altri		
- entro 12 mesi	705.952	916.175
- oltre 12 mesi		
	705.952	916.175
	6.797.556	8.793.064

**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	5.803.334	2.132.173
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	1.988	1.566
	5.805.322	2.133.739

**Totale attivo circolante** **12.602.878** **10.926.803**

**D) Ratei e risconti**

- disaggio su prestiti		
- vari	831	870
	831	870

**Totale attivo** **36.640.960** **35.889.370**

**Stato patrimoniale passivo** **31/12/2009** **31/12/2008**

**A) Patrimonio netto**

I. Capitale	5.312.848	5.312.848
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	9.551.439	9.551.439
III. Riserva di rivalutazione	717.060	717.060
IV. Riserva legale	91.145	91.145
V. Riserve statutarie		
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio		
VII. Altre riserve		
Riserva straordinaria o facoltativa	919.760	925.701
Riserva per rinnovamento impianti e macchinari		
Riserva per ammortamento anticipato		
Riserva per acquisto azioni proprie		
Riserva da deroghe ex art. 2423 Cod. Civ.		
Riserva azioni (quote) della società controllante		

Riserva non distrib. da rivalutazione delle partecipazioni		
Versamenti in conto aumento di capitale		
Versamenti in conto futuro aumento di capitale		
Versamenti in conto capitale		
Versamenti a copertura perdite		
Riserva da riduzione capitale sociale		
Riserva avanzo di fusione		
Riserva per utili su cambi		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(1)	(2)
Riserva da condono ex L. 19 dicembre 1973, n. 823;		
Riserve di cui all'art. 15 d.l. 429/1982		
Riserva da condono ex L. 30 dicembre 1991, n. 413		
Riserva da condono ex L. 27 dicembre 2002, n. 289.		
Altre...		
	3.144.620	3.150.560
<i>VIII. Utili (perdite) portati a nuovo</i>		
<i>IX. Utile d'esercizio</i>	242.901	
<i>IX. Perdita d'esercizio</i>	()	(5.940)
<i>Acconti su dividendi</i>	()	()
<i>Copertura parziale perdita d'esercizio</i>		
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>19.060.013</b>	<b>18.817.112</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite		
3) Altri	558.311	271.849
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>	<b>558.311</b>	<b>271.849</b>
<b>C) Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>307.861</b>	<b>265.799</b>
<b>D) Debiti</b>		
1) Obbligazioni		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
2) Obbligazioni convertibili		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
3) Debiti verso soci per finanziamenti		
- entro 12 mesi		
- oltre 12 mesi		
4) Debiti verso banche		
- entro 12 mesi		

- oltre 12 mesi			
5) Debiti verso altri finanziatori			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
6) Acconti			
- entro 12 mesi			
- oltre 12 mesi			
7) Debiti verso fornitori			
- entro 12 mesi	6.163.420		4.894.737
- oltre 12 mesi			
		6.163.420	4.894.737
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	28.873		33.201
- oltre 12 mesi			
		28.873	33.201
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro 12 mesi	33.556		34.557
- oltre 12 mesi			
		33.556	34.557
14) Altri debiti			
- entro 12 mesi	61.754		244.552
- oltre 12 mesi			
		61.754	244.552
<b>Totale debiti</b>		<b>6.287.603</b>	<b>5.207.047</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>			
- aggio sui prestiti			
- vari	10.427.172		11.327.563
		10.427.172	11.327.563

<b>Totale passivo</b>	<b>36.640.960</b>	<b>35.889.370</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>31/12/2009</b>	<b>31/12/2008</b>
<b>1) Rischi assunti dall'impresa</b>		
Fideiussioni		
a imprese controllate		
a imprese collegate		
a imprese controllanti		
a imprese controllate da controllanti		
ad altre imprese	10.226.095	7.480.219
	<hr/>	<hr/>
	10.226.095	7.480.219
Avalli		
a imprese controllate		
a imprese collegate		
a imprese controllanti		
a imprese controllate da controllanti		
ad altre imprese	<hr/>	<hr/>
Altre garanzie personali		
a imprese controllate		
a imprese collegate		
a imprese controllanti		
a imprese controllate da controllanti		
ad altre imprese	<hr/>	<hr/>
Garanzie reali		
a imprese controllate		
a imprese collegate		
a imprese controllanti		
a imprese controllate da controllanti		
ad altre imprese	<hr/>	<hr/>
Altri rischi		
crediti ceduti pro solvendo		
altri	<hr/>	<hr/>
	10.226.095	7.480.219
<b>2) Impegni assunti dall'impresa</b>	880.658	3.278.343
<b>3) Beni di terzi presso l'impresa</b>		
merci in conto lavorazione		
beni presso l'impresa a titolo di deposito o comodato		
beni presso l'impresa in pegno o cauzione		
altro	<hr/>	<hr/>
<b>4) Altri conti d'ordine</b>		

<b>Totale conti d'ordine</b>		<b>11.106.753</b>	<b>10.758.562</b>
<b>Conto economico</b>		<b>31/12/2009</b>	<b>31/12/2008</b>
<b>A) Valore della produzione</b>			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		1.943.197	1.846.595
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	285.524		621.333
- contributi in conto esercizio	26.832.726		24.873.434
- contributi in conto capitale (quote esercizio)	1.113.893		1.064.519
		28.232.143	26.559.286
<b>Totale valore della produzione</b>		<b>30.175.340</b>	<b>28.405.881</b>
<b>B) Costi della produzione</b>			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		7.682	22.506
7) Per servizi		26.362.336	25.736.207
8) Per godimento di beni di terzi		138.279	30.515
9) Per il personale			
a) Salari e stipendi	565.586		495.873
b) Oneri sociali	171.979		152.462
c) Trattamento di fine rapporto	44.803		39.970
d) Trattamento di quiescenza e simili			
e) Altri costi	63.632		49.976
		846.000	738.281
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	413.705		352.751
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.459.914		1.246.750
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide			
		1.873.619	1.599.501
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci			
12) Accantonamento per rischi		300.000	
13) Altri accantonamenti		198.643	248.891
14) Oneri diversi di gestione		122.820	96.702

<b>Totale costi della produzione</b>	<b>29.849.379</b>	<b>28.472.603</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>325.961</b>	<b>(66.722)</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

40.239		136.714
	40.239	136.714
	40.239	136.714

17) *Interessi e altri oneri finanziari:*

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

25.371		35.176
	25.371	35.176

17-bis) *Utili e Perdite su cambi*

<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>14.868</b>	<b>101.538</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	2.737		
- varie	12.063		10.979
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro			1
		14.800	10.980

21) Oneri:

- minusvalenze da alienazioni			
- imposte esercizi precedenti			
- varie	56.108		16.744
- Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	1		
		56.109	16.744

**Totale delle partite straordinarie** (41.309) (5.764)

**Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)** 299.520 29.052

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

a) Imposte correnti	58.783		25.457
b) Imposte differite			
c) Imposte anticipate	(2.164)		9.535
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
		56.619	34.992

**23) Utile (Perdita) dell'esercizio** 242.901 (5.940)

Modena, 29 marzo 2010

Il Presidente del Consiglio di amministrazione  
GALLERANI NERINO

*Nerino Gallerani*



# *Nota integrativa al bilancio*

*al 31/12/2009*

## AGENZIA TPL DI MODENA SPA

Sede in VIA RAZZABONI 80 - 41122 MODENA (MO)  
Capitale sociale Euro 5.312.848,00 I.V.

### Nota integrativa al bilancio al 31/12/2009

#### Premessa

##### Attività svolte

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

##### Eventuale appartenenza a un Gruppo

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

#### Criteri di formazione

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

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto e "arrotondamenti da Euro" alla voce "proventi ed oneri straordinari" di Conto Economico.

Ai sensi dell'articolo 2423, quinto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in unità di Euro.

#### Criteri di valutazione

I criteri utilizzati nella formazione del bilancio chiuso al 31/12/2009 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.

## **Deroghe**

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 4 del Codice Civile.

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 rettifiche dai corrispondenti fondi di ammortamento.

In particolare i beni sono stati iscritti:

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

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

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

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

Nel dettaglio le aliquote applicate sono le seguenti:

2% per i fabbricati

10% per la filovia 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	31/12/2009	31/12/2008	Variazioni
Dirigenti	2	2	
Impiegati	12	10	2
Operai			
Altri			
	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>2</b>

## Attività

### B) Immobilizzazioni

#### I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
946.904	785.067	161.837

#### Totale movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione costi	Valore 31/12/2008	Incrementi esercizio	Decrementi esercizio	Amm.to esercizio	Valore 31/12/2009
Impianto e ampliamento Ricerca, sviluppo e pubblicità	36.674			36.663	11
Diritti brevetti industriali	32.234	15.750		19.341	28.643
Concessioni, licenze, marchi					
Avviamento					
Immobilizzazioni in corso e acconti		13.084			13.084
Altre	716.159	546.707		357.700	905.166
Arrotondamento			(1)	1	
	<b>785.067</b>	<b>575.541</b>	<b>(1)</b>	<b>413.705</b>	<b>946.904</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	73.326			36.674

Diritti brevetti industriali	171.091	138.857	32.234
Concessioni, licenze, marchi Avviamento			
Immobilizzazioni in corso e acconti			
Altre	1.027.612	311.453	716.159
Arrotondamento			
	<b>1.308.703</b>	<b>523.636</b>	<b>785.067</b>

## II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
23.087.009	24.173.280	(1.086.271)

### Terreni e fabbricati

Descrizione	Importo	
Costo storico	21.694.343	
Rivalutazione monetaria		
Rivalutazione economica		
Ammortamenti esercizi precedenti	(3.339.904)	
Svalutazione esercizi precedenti		
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>18.354.439</b>	di cui terreni 621.426
Acquisizione dell'esercizio	44.800	
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	(418.432)	
<b>Saldo al 31/12/2009</b>	<b>17.980.807</b>	di cui terreni 621.426

### Impianti e macchinario

Descrizione	Importo
Costo storico	9.535.841
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(4.770.166)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>4.765.675</b>
Acquisizione dell'esercizio	81.102
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	(874.313)
<b>Saldo al 31/12/2009</b>	<b>3.972.464</b>

## Attrezzature industriali e commerciali

Descrizione	Importo
Costo storico	638.902
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(187.576)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>451.326</b>
Acquisizione dell'esercizio	161.361
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	(64.856)
<b>Saldo al 31/12/2009</b>	<b>547.831</b>

## Altri beni

Descrizione	Importo
Costo storico	817.622
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica	
Ammortamenti esercizi precedenti	(449.397)
Svalutazione esercizi precedenti	
<b>Saldo al 31/12/2008</b>	<b>368.225</b>
Acquisizione dell'esercizio	140.758
Rivalutazione monetaria	
Rivalutazione economica dell'esercizio	
Svalutazione dell'esercizio	
Cessioni dell'esercizio	(7.407)
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
Ammortamenti dell'esercizio	(102.313)
<b>Saldo al 31/12/2009</b>	<b>399.263</b>

## Immobilizzazioni in corso e acconti

Descrizione	Importo
Saldo al 31/12/2008	233.615
Acquisizione dell'esercizio	(46.971)
Cessioni dell'esercizio	
Giroconti positivi (riclassificazione)	
Giroconti negativi (riclassificazione)	
Interessi capitalizzati nell'esercizio	
<b>Saldo al 31/12/2009</b>	<b>186.644</b>

## Rivalutazioni e svalutazioni effettuate nel corso dell'anno

Le immobilizzazioni non sono state rivalutate.

## Contributi in conto investimenti

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

	valore storico	imputazioni precedenti	incrementi esercizio	imputazione esercizio	valore residuo
Risconto contributo rete filoviaria	1.032.914	- 906.421		-	126.493
Risconto contributo controllo avm	58.008	5.228		- 11.029	41.751
Risconto adeguamento filovia 2005	121.699	- 42.595		- 12.170	66.934
Risc. Contr. Hw servizio a chiamata	25.118	- 25.118		-	-
Risc. Contr software servizio a chiamata	18.235	- 18.235		-	0
Risc. Contr. Paline etab. ferm.	41.099	- 14.557		4.932	21.610
Risc. Contr. Software applicativo	54.586	- 43.668		- 10.917	0
Risc. Contr. Reg. estensione Filovia 2007	767.042	- 113.770		- 76.704	576.568
Risc. Contr. estensione Filovia 2007	784.722	- 114.095		- 78.472	592.154
Risc. Contr. Regione Avm	144.167	- 30.710	18.134	- 29.438	102.153
Risconto contr. Investimenti in corso	460.358	- 161.318	- 23.758	-	275.282
Risconto contributo filovia S.Anna	638.218	- 335.767		- 63.822	238.630
Risconto contributo estensione linee filoviarie	4.231.451	- 2.226.166		- 423.145	1.582.140
Risconto contributo fabbricati	913.275	- 128.954		- 18.265	766.056
Risconto contributo impianti fissi filovia	434.250	- 349.020		- 43.067	42.163
Risconto contributo L 204/95	3.594.852	-	- 20.520		3.574.332
Risconto contributo L 204/95 manut. Depositi			20.520	4.104	16.416
Risconto contributo L. 194/98	389.432	- 255.669	97.358	-	231.121
Risconto contributo L. 472/99	211.937	52.984	52.984		317.905
Risconto fondo penali su pensiline 2007	326.712	- 34.886		- 35.809	256.017
Risconto contr. da provincia per awm 2007	42.834	7.649	5.623	9.129	31.679
Risconto contr. Appar. Cityporto	3.291	593		395	2.303
Risconto contr. Macch. El. Cityporto	500	150		100	250
Risconto contributo fabbricati scissione 2008	1.153.663	- 11.333		- 27.198	1.115.132
Risconto fondo penali su metrotramvia	700.000	- 233.310		- 233.310	233.380
Risconto fondo penali su sistemi video	119.200	- 11.920	80.460	- 31.886	155.854
<b>Totali</b>	<b>16.267.563</b>	<b>- 5.018.148</b>	<b>230.801</b>	<b>- 1.113.893</b>	<b>10.366.323</b>

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

### III. Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
3.338	3.350	(12)

#### Partecipazioni

Descrizione	31/12/2008	Incremento	Decremento	31/12/2009
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	31/12/2008	Incremento	Decremento	31/12/2009
Imprese controllate				
Imprese collegate				
Imprese controllanti				
Altri	350		12	338
Arrotondamento				
	<b>350</b>		<b>12</b>	<b>338</b>

Si tratta di depositi cauzionali.

### C) Attivo circolante

#### II. Crediti

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
6.797.556	8.793.064	(1.995.508)

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze.

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Verso clienti	1.008.020			1.008.020
Verso imprese controllate				
Verso imprese collegate				
Verso controllanti				
Per crediti tributari	5.039.437			5.039.437
Per imposte anticipate	44.147			44.147
Verso altri	705.952			705.952
Arrotondamento				
	<b>6.797.556</b>			<b>6.797.556</b>

Nei crediti tributari risultano euro 4.939.310 per Iva di cui euro 1.973.366 a rimborso.

Le imposte anticipate per Euro 44.147 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 240.085 per crediti c/investimenti, euro 223.403 a copertura costi gestione Cityporto, euro 31.038 per contributo stato copertura oneri ccnl, euro 193.474 per coperture diverse.

#### IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
5.805.322	2.133.739	3.671.583

Descrizione	31/12/2009	31/12/2008
Depositi bancari e postali	5.803.334	2.132.173
Assegni		
Denaro e altri valori in cassa	1.988	1.566
Arrotondamento		
	<b>5.805.322</b>	<b>2.133.739</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 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
831	870	(39)

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	598
Risconti su canoni manutenzioni	94
Risconti su noleggi	73
Risconti bollo auto	66
Altri di ammontare non apprezzabile	
	<b>831</b>

## Passività

### A) Patrimonio netto

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
19.060.013	18.817.112	242.901

Descrizione	31/12/2008	Incrementi	Decrementi	31/12/2009
Capitale	5.312.848			5.312.848
Riserva da sovrapprezzo az.	9.551.439			9.551.439
Riserve di rivalutazione	717.060			717.060
Riserva legale	91.145			91.145
Riserve statutarie				
Riserve per azioni proprie in portafoglio				
Altre riserve				
Riserva straordinaria o facoltativa	925.701		5.941	919.760
Riserva per utili su cambi				
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(2)		(1)	(1)
Fondo contributi in conto capitale	2.224.861			2.224.861
Altre .				
Arrotondamento .				
Utili (perdite) portati a nuovo				
Utile (perdita) dell'esercizio	(5.940)	242.901	(5.940)	242.901
	<b>18.817.112</b>	<b>242.901</b>		<b>19.060.013</b>

L'unico movimento è relativo alla destinazione del risultato dell'esercizio 2008.  
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		

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, C			
Riserve di rivalutazione	717.060	A, B			
Riserva legale	91.145				
Riserve statutarie		A, B			
Riserva per azioni proprie in portafoglio					
Altre riserve	3.144.620	A, B, C	919.761	5.941	
Utili (perdite) portati a nuovo		A, B, C			
<b>Totale</b>			<b>919.761</b>		
Quota non distribuibile			11		
<b>Residua quota distribuibile</b>			<b>919.750</b>		

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

Nel patrimonio netto, sono presenti le seguenti poste:

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

Riserve	Valore
Riserva rivalutazione ex legge n. 413/91	165.484
Riserva rivalutazione ex legge n. 72/1983	551.576
Riserva rivalutazione ex legge n. 576/1975	
	<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
Riserva sovrapprezzo azioni	
	<b>9.551.438</b>

## B) Fondi per rischi e oneri

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
558.311	271.849	286.462

Descrizione	31/12/2008	Incrementi	Decrementi	31/12/2009
Per trattamento di quiescenza				
Per imposte, anche differite				
Altri	271.849	498.643	212.181	558.311
Arrotondamento				
	<b>271.849</b>	<b>498.643</b>	<b>212.181</b>	<b>558.311</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 6.548 e che ha subito le seguenti movimentazioni:

<b>Fondo penali da reinvestire</b>	
Valore inizio esercizio	<b>30.128</b>
Utilizzo su beni ammortizzabili	-
	80.460
Utilizzo in conto esercizio	-
	70.000
Accantonamento esercizio	126.880
Saldo fine esercizio	<b>6.548</b>

- \* il fondo rischi su contratto di servizio che ammonta ad euro 480.000, incrementato di euro 300.000 nell'esercizio.

- \* i fondi per produttività dipendenti che ammontano ad euro 71.763.

### C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
307.861	265.799	42.062

La variazione è così costituita.

Variazioni	31/12/2008	Incrementi	Decrementi	31/12/2009
TFR, movimenti del periodo	265.799	44.803	2.741	307.861

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2009 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

### D) Debiti

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
6.287.603	5.207.047	1.080.556

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	6.163.420			6.163.420
Debiti costituiti da titoli di credito				
Debiti verso imprese controllate				
Debiti verso imprese collegate				
Debiti verso controllanti				
Debiti tributari	28.873			28.873
Debiti verso istituti di previdenza	33.556			33.556
Altri debiti	61.754			61.754
Arrotondamento				
	<b>6.287.603</b>			<b>6.287.603</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 :

DEBITI VERSO AMMINISTRATORI	453,21
DEBITI DIVERSI DA LIQUIDARE	11.937,15
DEBITI DIVERSI V/PROVINCIA	17.765,63
DEBITI/CREDITI V/ENTI POSTE 2010	120,43
DEPOSITI CAUZIONALI DI TERZI	2.294,69
DEBITI V/TERZI PER INVESTIMENTI	20.481,12
DEBITI V/BONONIA VIAGGI	452,01
DEBITI V/ATCM	8.249,85

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

## E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
10.427.172	11.327.563	(900.391)

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

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo
Ratei passivi dipendenti	24.424
Risconti passivi affitti	36.425
Risconti su contributi per investimenti	10.366.323
Altri di ammontare non apprezzabile	
	<b>10.427.172</b>

## Conti d'ordine

Descrizione	31/12/2009	31/12/2008	Variazioni
Rischi assunti dall'impresa	10.226.095	7.480.219	2.745.876
Impegni assunti dall'impresa	880.658	3.278.343	(2.397.685)
Beni di terzi presso l'impresa			
Altri conti d'ordine			
	<b>11.106.753</b>	<b>10.758.562</b>	<b>348.191</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 376.646;

contributi (ex legge 194/1998 e legge 472/1999) assegnati alla società per Euro 504.012;

Fra i rischi:

Fidejussioni ricevute per euro 1.279.596.

Fidejussioni per rimborso IVA 8.946.500.

Le informazioni relative al raccordo fra norme fiscali e civili sono rilevabili nel proseguo della nota integrativa alla voce "Fiscalità differita e anticipata".

## Conto economico

### A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
30.175.340	28.405.881	1.769.459

Descrizione	31/12/2009	31/12/2008	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	1.943.197	1.846.595	96.602
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	28.232.143	26.559.286	1.672.857
	<b>30.175.340</b>	<b>28.405.881</b>	<b>1.769.459</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>1.943.196,61</b>
AFFITTI ATTIVI	-809.954,30
RICAVI SERVIZI RICHIESTI DA ENTI	-117.708,79
PERMESSI FUORI LINEA DA GESTORI	-9.533,88
INTEGRAZ.TARIF. CATEGORIE AGEV.	-457.451,75
RICAVI SERVIZI AGGIUNTIVI TPL	-3.595,81
RICAVI DA SERVIZI PRONTOBUS	-266.993,87
RICAVI PER MODIFICHE SERVIZI	-10.000,00
PRESTAZIONI MOBILITY MANAGER	-39.999,99
RICAVI SERVIZI BIGLIETTERIE	-12.500,00
RICAVI CONC. SPAZI PUBBLICITARI	-175.000,00
PRESTAZ. RITIRO/CONSEGNE CP	-40.458,22
Altri ricavi e proventi (attività' ord.)	
<b>Contributi in c/esercizio</b>	<b>26.832.726,34</b>
CONTRIB. REGIONALE SERV.MINIMI	-23.169.373,56
CONTRIB. REGIONALE AGGIUNTIVI	-1.042.000,00
CONTRIBUTI PROGETTI	-18.877,22
QUOTE DA ENTI SOCI	-2.261.000,00
CONTRIB. ONERI CCNL STATO/REGION	-70.581,73
CONTR.INTEGR.TPL PERS.BASE ISEE	-150.000,00
CONTRIBUTI C/GESTIONE CITYPORTO	-120.893,83
<b>Contributi in c/capitale quote esercizio</b>	<b>1.113.893,06</b>
QUOTA CONTR. CONTROLLO AVM PERIZ	-11.029,08
QUOTA CONTR.ADEGUAM. FIL. 2005	-12.169,90
QUOTA CONTR.PALINE E TAB.FERM.	-4.931,82
QUOTA CONTR.SOFTW. SER. APPL.	-10.917,21
Q.TA CONTR. REG. SIST. AVM	-29.437,99
Q.TA CONTR. REG.EST. FILOV. 2007	-76.704,26
Q.TA CONTR. EST. FILOV. 2007	-78.472,24
QUOTA CONTR.FIL. S'ANNA PERIZIA	-63.821,76
QUOTA CONTR.EST.LINEE FIL.PERIZ.	-423.145,08
QUOTA CONTR. FABBRIC. SCISS.03	-18.265,49
QUOTA CONTR.IMP.FISSI FIL.SCISS.	-43.066,57
Q.TA CONTR. PROV. SIST. AVM	-9.129,28
QUOTA RISC. PENALI PER PENSILINE	-35.809,23
QUOTA CONTR. FABBR. SCISS.2008	-27.198,33
QUOTA RISC. PENALI C/SISTEMI VID	-31.886,00
QUOTA RISC. PENALI C/METROTRAMVI	-233.310,00
Q.TA CONT. L.204/95 MAN.STR.DEP.	-4.103,96
QUOTA CONTR. IMP.APP. CITY PORTO	-394,86
QUOTA CONTR. MACCH.EL CITY PORTO	-100,00
<b>ricavi vari</b>	<b>285.524,19</b>
RIMBORSO ONERI PERSONALE	-6.473,15
RIMBORSI DIVERSI DA TERZI	-13.797,42
RISARCIMENTI ASSICURATIVI	-27.249,00
PENALITA' CONTRATTO SERVIZIO	-126.880,00
RIMBORSI UTENZE DA TERZI	-17.500,00
RIMBORSO IMP. REGISTRO DA TERZI	-3.585,22
RIBALTO COSTI GENERALI CITYPORTO	-20.000,00
UTILIZZO FONDO PENALI	-70.000,00
RISARCIM. DANNI DISSERVIZI CITYP	-39,40
<b>TOTALE Altri ricavi e proventi (attività' ord.)</b>	<b>28.232.143,59</b>

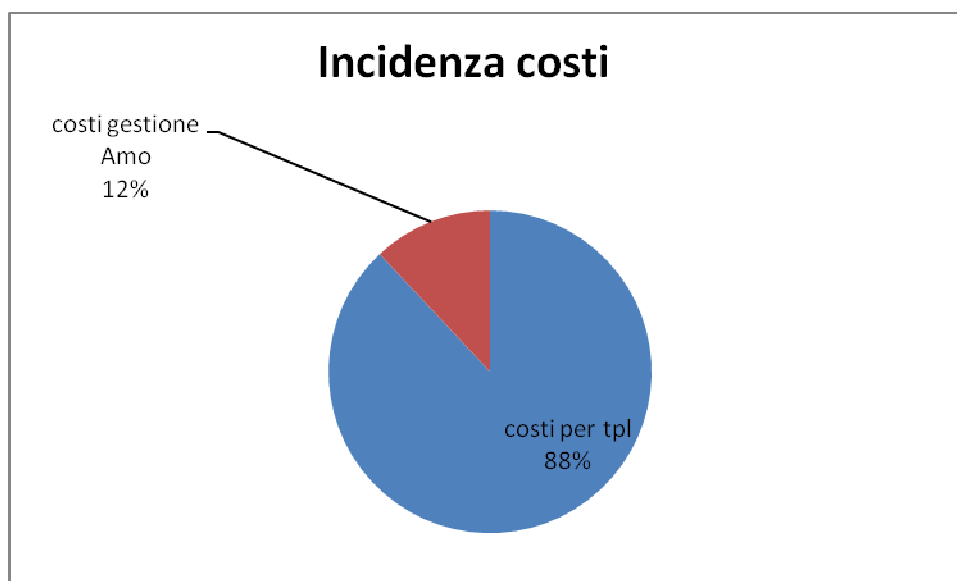
## B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
29.849.379	28.472.603	1.376.776

Descrizione	31/12/2009	31/12/2008	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	7.682	22.506	(14.824)
Servizi	26.362.336	25.736.207	626.129
Godimento di beni di terzi	138.279	30.515	107.764
Salari e stipendi	565.586	495.873	69.713
Oneri sociali	171.979	152.462	19.517
Trattamento di fine rapporto	44.803	39.970	4.833
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	63.632	49.976	13.656
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	413.705	352.751	60.954
Ammortamento immobilizzazioni materiali	1.459.914	1.246.750	213.164
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante			
Variazione rimanenze materie prime			
Accantonamento per rischi	300.000		300.000
Altri accantonamenti	198.643	248.891	(50.248)
Oneri diversi di gestione	122.820	96.702	26.118
	<b>29.849.379</b>	<b>28.472.603</b>	<b>1.376.776</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 25.293.712.



## Costi per il personale

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

## Ammortamento delle immobilizzazioni materiali

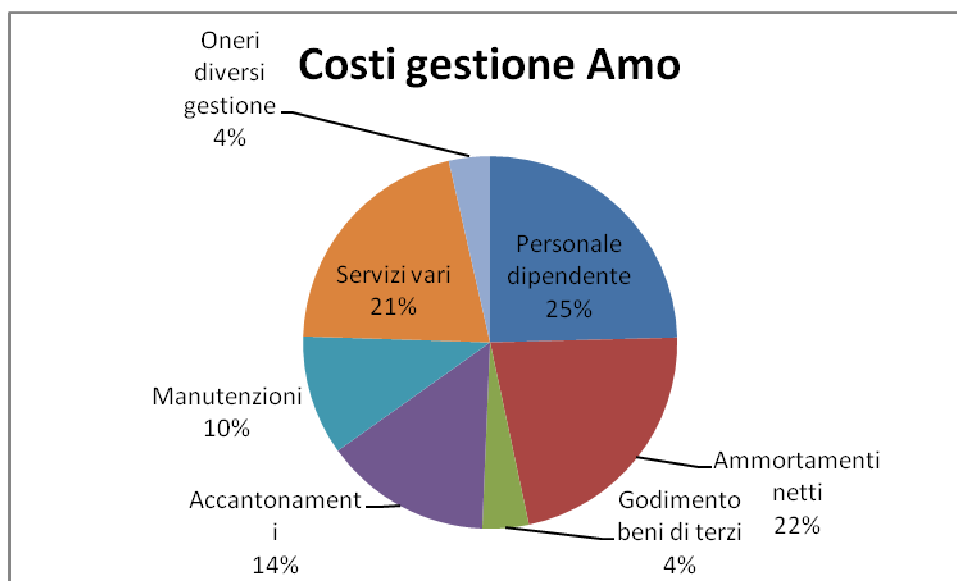
Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.

## Accantonamenti

Si tratta delle penali da reinvestire, dell'accantonamento produttività e dall'accantonamento rischi su contratto di servizio 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 108.670.



**C) Proventi e oneri finanziari**

Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
14.868	101.538	(86.670)

Descrizione	31/12/2009	31/12/2008	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	40.239	136.714	(96.475)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(25.371)	(35.176)	9.805
Utili (perdite) su cambi			
	<b>14.868</b>	<b>101.538</b>	<b>(86.670)</b>

**Altri proventi finanziari**

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi su titoli					
Interessi bancari e postali				23.585	23.585
Interessi su finanziamenti					
Interessi su crediti commerciali					
Altri proventi				16.653	16.653
Arrotondamento				1	1
				<b>40.239</b>	<b>40.239</b>

**Interessi e altri oneri finanziari**

Descrizione	Controllanti	Controllate	Collegate	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni					
Interessi bancari					
Interessi fornitori				32	32
Interessi medio credito					
Sconti o oneri finanziari				25.339	25.339
Interessi su finanziamenti					
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni					
Altri oneri su operazioni finanziarie					
Accantonamento al fondo rischi su cambi					
Arrotondamento					
				<b>25.371</b>	<b>25.371</b>

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

## E) Proventi e oneri straordinari

Saldo al 31/12/2009 (41.309)	Saldo al 31/12/2008 (5.764)	Variazioni (35.545)
---------------------------------	--------------------------------	------------------------

Descrizione	31/12/2009	Anno precedente	31/12/2008
Plusvalenze da alienazioni	2.737	Plusvalenze da alienazioni	
Varie	12.063	Varie	10.980
<b>Totale proventi</b>	<b>14.800</b>	<b>Totale proventi</b>	<b>10.980</b>
Minusvalenze		Minusvalenze	
Imposte esercizi		Imposte esercizi	
Varie	(56.109)	Varie	(16.744)
<b>Totale oneri</b>	<b>(56.109)</b>	<b>Totale oneri</b>	<b>(16.744)</b>
	<b>(41.309)</b>		<b>(5.764)</b>

## Imposte sul reddito d'esercizio

Saldo al 31/12/2009 56.619	Saldo al 31/12/2008 34.992	Variazioni 21.627
-------------------------------	-------------------------------	----------------------

Imposte	Saldo al 31/12/2009	Saldo al 31/12/2008	Variazioni
<b>Imposte correnti:</b>	<b>58.783</b>	<b>25.457</b>	<b>33.326</b>
IRES			
IRAP	58.783	25.457	33.326
Imposte sostitutive			
<b>Imposte differite (anticipate)</b>	<b>(2.164)</b>	<b>9.535</b>	<b>(11.699)</b>
IRES			
IRAP	(2.164)	9.535	(11.699)
	<b>56.619</b>	<b>34.992</b>	<b>21.627</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	299.520	
Onere fiscale teorico (%)	27,5	82.368
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>		
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>		
Accantonamento produttività	47.660	
Accantonamento penali da reinvestire	126.880	
Accantonamento oneri progetti	8.000	
Accantonamento oneri lavori	16.103	

Accantonamento fondo rischi	300.000
Amministratori non pagati	334
	498.977
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	
Utilizzo accantonamento produttività	(42.720)
Utilizzo accantonamento oneri lavori	(12.002)
Utilizzo accantonamento oneri progetti	(7.000)
Utilizzo fondo penali tassato	(371.005)
Quote spese rappresentanza	(386)
	(433.113)
<b>Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi</b>	
Plusvalenze non tassabili	(1.835)
ICI	108.670
Spese telefoniche	1.568
Costi autovetture	9.094
Ammortamento fabbricati quota terreni	74.253
Quota alberghi e ristoranti	760
Sopravvenienze passive	56.090
Versamento da enti soci	(2.261.000)
	0
	0
Imponibile fiscale	(1.647.016)
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	

## Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	1.670.604	
Costi non rilevanti ai fini IRAP	70.018	
Spese lavoro assimilato	99.536	
Deduzione Inail	(8.830)	
ICI	108.670	
Ricavi non rilevanti ai fini IRAP		
Rimborsi personale dipendente	(77.054)	
Sopravvenienze	15.702	
	<b>1.878.646</b>	
Onere fiscale teorico (%)	3,9	73.267
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>		
Utilizzo fondo penali	(371.005)	
Quote spese rappresentanza	(386)	
Imponibile Irap	1.507.255	
IRAP corrente per l'esercizio		58.783

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 171, all'accantonamento rischi contrattuali di euro 480.000 e l'accantonamento penalità da reinvestire di euro 651.779 (incrementato nell'esercizio di euro 126.880 ed utilizzato per euro 371.005), che importano complessivamente imposte anticipate per IRAP per euro 44.147, 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

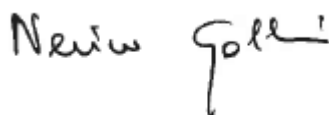
Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli amministratori e ai membri del Collegio sindacale.

Qualifica	Compenso
Amministratori	70.459
Collegio sindacale	21.332

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

Modena, 29 marzo 2010

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 - 41122 MODENA (MO) Capitale sociale Euro 5.312.848,00 I.V.

### **Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di controllo contabile**

Agli Azionisti della AGENZIA TPL DI MODENA SPA

#### **Parte prima**

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

a) Abbiamo svolto il controllo contabile del bilancio d'esercizio della società AGENZIA TPL DI MODENA SPA chiuso al 31/12/2009. La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete all'organo amministrativo della società AGENZIA TPL DI MODENA SPA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sul controllo contabile.

b) Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di controllo contabile è stato svolto in modo coerente con la dimensione della società e con il suo assetto organizzativo. Esso 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 emessa dal precedente organo di Revisione.

c) A nostro giudizio, il sopramenzionato bilancio nel suo complesso è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto 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 31/12/2009.

d) La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete all'organo amministrativo della società. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'articolo 2409-ter, secondo comma, lettera e), del Codice civile. A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della AGENZIA TPL DI MODENA SPA chiuso al 31/12/2009.

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

1. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2009 la nostra attività è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli esperti contabili.
  
2. In particolare:
  - Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
  
  - Abbiamo partecipato alle 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.
  
  - Mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e dall'esame della documentazione trasmessaci, 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. Possiamo 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.
  
4. Il Collegio Sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e / o inusuali.
  
5. Nel corso dell'esercizio non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 Codice Civile.
  
6. Al Collegio Sindacale non sono pervenuti esposti.
  
7. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge.
  
8. Abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2009 e possiamo attestare che il bilancio d'esercizio al 31/12/2009 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 positivo di Euro 242.901 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	36.640.960
Passività	Euro	17.580.947
- Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	18.817.112
<b>- Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>242.901</b>
Conti, impegni, rischi e altri conti d'ordine	Euro	11.106.753

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

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	30.175.340
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	29.849.379
<b>Differenza</b>	<b>Euro</b>	<b>325.961</b>
Proventi e oneri finanziari	Euro	14.868
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
Proventi e oneri straordinari	Euro	(41.309)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>299.520</b>
Imposte sul reddito	Euro	56.619
<b>Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>Euro</b>	<b>242.901</b>

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 dei costi di ricerca e sviluppo per Euro 11.
12. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.
13. Per quanto precede, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio al 31/12/2009, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio di Amministrazione per la destinazione del risultato dell'esercizio.

Modena, lì 14 aprile 2010

Il Collegio Sindacale

Massimo Bettalico  
 Francesca Bucciarelli  
 Marco Natalini

Presidente Collegio sindacale  
 Sindaco effettivo  
 Sindaco effettivo