



# BILANCIO 2019

## **TRASPORTI INTEGRATI E LOGISTICA SERVIZI E MANAGEMENT S.r.l. - TIL S.r.l. a socio unico-**

Sede e Direzione Generale: Viale Trento Trieste, 13 – Reggio Emilia  
Capitale Sociale Interamente versato Euro 2.200.000  
Iscritta alla C.C.I.A.A di Reggio Emilia n° Rea 225524  
Registro Imprese – Codice Fiscale e Partita IVA 01808020356  
Soggetta a Direzione e Coordinamento art. 2497 bis c.c.: Consorzio ACT  
Sito internet: [www.til.it](http://www.til.it)  
Indirizzo Pec : [til@pec.til.it](mailto:til@pec.til.it)



# **BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019**

**21° esercizio**

---

## ***INDICE***

---

### **NOTIZIE PRELIMINARI**

**Organi sociali** **4**

---

### **BILANCIO CIVILISTICO AL 31 DICEMBRE 2019**

**Relazione degli amministratori sulla gestione**

**Stato Patrimoniale**

**Conto Economico**

**Rendiconto Finanziario**

**Nota Integrativa**

**Relazione del Collegio Sindacale**



---

## ***ORGANI SOCIALI***

---

### **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

---

<b>Presidente</b>	Francesca Preite
<b>Amministratore Delegato</b>	Roberto Badalotti
<b>Consigliere</b>	Marco Pederzini

### **COLLEGIO SINDACALE**

---

<b>Presidente</b>	Antonio Loris Farri
<b>Sindaci Effettivi</b>	Laura Verzellesi Maria Angelica Degl'incerti Tocci

### **DIRETTORE GENERALE**

---

<b>Direttore Generale</b>	Roberto Badalotti
---------------------------	-------------------



# RELAZIONE SULLA GESTIONE

## 1. INTRODUZIONE

Signori Soci,

il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2019, che sottoponiamo alla vostra approvazione, rileva un utile netto di Euro 162.655.

A tale risultato si è pervenuti imputando un ammontare di imposte correnti pari a Euro 182.724.

Il risultato ante imposte a sua volta è stato determinato allocando accantonamenti per Euro 2.518.358 ai fondi di ammortamento.

La Società opera nel settore del trasporto passeggeri su gomma e nel corso del tempo si è sviluppata abbracciando una molteplicità di attività che attengono principalmente alla mobilità delle persone, sia di carattere collettivo che individuale.

Nel corso dell'esercizio 2019 TIL ha erogato le seguenti tipologie di servizi:

### A. TRASPORTO PUBBLICO DI PASSEGGERI SU GOMMA

1. SCOLASTICO (alunni delle Scuole per l'Infanzia, Primarie e Secondarie);
2. DISABILI (persone completamente prive o con ridotta capacità motoria ovvero affette da patologie invalidanti che non permettono un'autonoma fruizione del servizio di trasporto pubblico);
3. A CHIAMATA (Aladino, Telebus, line 4+);
4. URBANO ed INTERURBANO di LINEA

### B. TRASPORTO DI PASSEGGERI SU GOMMA a carattere COMMERCIALE

5. NOLEGGIO TURISTICO di autobus con conducente;
6. GRAN TURISMO (linee estive per le località della Riviera Romagnola).

### C. ALTRI SERVIZI NON DI TRASPORTO

7. SERVIZI PER LA MOBILITA'
  - a. SOSTA: gestione parcheggi a pagamento a raso ed in struttura;
  - b. PERMESSI ZTL: rilascio permessi di transito per il centro storico della Città di Reggio Emilia con gestione del controllo elettronico dei varchi di accesso;
  - c. NOLEGGIO AUTOVEICOLI: noleggio senza conducente principalmente di autoveicoli a trazione elettrica a breve e lungo termine (ECONOLEGGIO).



## **2. ANALISI DELLA SITUAZIONE DELLA SOCIETA', DELL'ANDAMENTO E DEL RISULTATO DI GESTIONE**

Nell'esercizio 2019 il valore della produzione è stato pari ad Euro 14.745.785.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi sono stati pari ad Euro 13.393.530 con una riduzione del 0,42% rispetto allo scorso anno.

La differenza tra valore della produzione e ricavi delle vendite (Euro 1.352.255) riguarda tra l'altro; la quota di contributo in conto capitale di competenza dell'esercizio, relativo all'acquisto dei veicoli elettrici (precisamente Euro 257.505), erogato a fondo perduto dalla Cassa Depositi e Prestiti per conto del Ministero dell'Ambiente sulla base dell'art.17 della Legge 166/02 di cui al Decreto attuativo Ministero dell'Ambiente 24 maggio 2004.

Nella voce altri ricavi e proventi, Euro 259.889 attengono plusvalenze per vendita automezzi ed Euro 97.831 al recupero dell'accisa sul gasolio (D.P.R. 277/2000; L. 24/1/12 n° 27).

I costi della produzione sono stati pari ad Euro 14.397.166 aumentati del 0,64% rispetto al precedente esercizio. E sono così divisi; Euro 1.881.654 per acquisti materie prime sussidiarie e di consumo, Euro 2.581.421 per servizi, Euro 477.491 per godimento beni di terzi, Euro 6.264.990 (compreso l'accantonamento per TFR) relativi al personale, Euro 2.583.358 riguardanti gli ammortamenti e svalutazioni, Euro 279.795 per accantonamento fondo rischi, Euro 328.457 per oneri diversi di gestione.

La differenza tra il valore della produzione ed i costi della produzione è pari a Euro 348.619 (- 9,93% rispetto l'anno precedente).

Il valore aggiunto si è attestato su Euro 9.449.884 mentre il M.O.L. (E.B.I.T.D.A.) è stato pari ad Euro 3.184.894 e rappresenta il 22,13 % del valore della produzione riclassificato (a fronte del 20,99 % del 2018).

Il Reddito Operativo è risultato pari a Euro 579.245, e rappresenta il 4,03 % del valore della produzione riclassificato.

Pertanto, l'esercizio chiude con un utile di Euro 162.655 corrispondente ad una riduzione rispetto all'esercizio precedente del 18,52%.

Il cash flow si posiziona in Euro 1.148.427 contro Euro 3.055.218 del 2018; gli ammortamenti sono riclassificati al netto dei contributi erogati dalla Cassa Depositi e Prestiti pari ad Euro 257.504.

A titolo di confronto, nella tabella seguente, è rappresentato in dettaglio l'andamento del fatturato delle varie aree di business negli ultimi 3 anni di esercizio e lo sviluppo in percentuale del 2019 rispetto al 2018:



## FATTURATO NETTO PER ATTIVITÀ PRINCIPALI (VALORI IN EURO)

	2019	2018	2017	CONFRONTO 2019 - 2018
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	€ 3.369.543	€ 3.351.132	€ 3.114.130	0,55%
ANZIANI E DISABILI	€ 311.618	€ 323.778	€ 454.571	-3,76%
SERVIZI SCOLASTICI	€ 3.063.576	€ 3.086.942	€ 3.010.604	-0,76%
<b>TOTALE SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO PASSEGGERI</b>	<b>€ 6.744.737</b>	<b>€ 6.761.852</b>	<b>€ 6.579.305</b>	<b>-0,25%</b>
SERVIZI DI NOLEGGIO BUS (A BREVE E A LUNGO RAGGIO)	€ 1.145.437	€ 1.173.226	€ 1.137.411	-2,37%
CORRISPETTIVI LINEE GRAN TURISMO	€ 129.973	€ 128.268	€ 121.550	1,33%
NOLEGGIO AUTOVEICOLI	€ 3.316.142	€ 3.230.369	€ 3.068.624	2,66%
SOSTA E PERMESSI ZTL	€ 1.619.090	€ 1.565.877	€ 1.494.116	3,40%
<b>TOTALE</b>	<b>€ 12.955.379</b>	<b>€ 12.859.592</b>	<b>€ 12.401.005</b>	<b>0,74%</b>

Il fatturato dei servizi di trasporto pubblico passeggeri (minibus, notturno, urbano, extraurbano, disabili e scolastici) evidenzia complessivamente una leggera riduzione rispetto l'anno precedente, pari allo 0,25%, ed in valore assoluto pari ad Euro 17.115: la riduzione principale si è concretizzata sul trasporto disabili e anziani. Riduzione anche nel settore del noleggio bus con conducente, risultati positivi invece per gli altri servizi, così nel dettaglio:

- nel settore del Trasporto Pubblico Locale, contratto in sub-affidamento dal SETA S.p.A., il risultato è sostanzialmente in linea con l'anno precedente;
- Nel settore trasporto disabili ed anziani si è manifestata una ulteriore riduzione del servizio, non legato ad alcuna perdita di contratti ma per una contrazione della richiesta delle prestazioni di servizi;
- La riduzione del fatturato nel settore dei servizi scolastici è legato al termine del contratto di servizio con il Comune di Casalgrande;
- Sul servizio noleggio autobus si è manifestata una leggera contrazione legata alla stagionalità di alcune manifestazioni: in particolare nel 2018 a Reggio Emilia si erano svolti i "giochi internazionali del tricolore" non tenutisi nel 2019;



- Il settore del noleggio autoveicoli mantiene un andamento positivo a seguito di alcune nuove gare vinte ed alla stipula di contratti significativi con aziende;
- Il settore della sosta e gestione rilascio permessi ZTL evidenzia un aumento dovuto prevalentemente all'ampliamento delle zone blu nell'area del Comune di Reggio Emilia, come previsto dal nuovo piano della sosta indicato nella gara vinta nel 2017 dal Consorzio TEA, a cui TIL è consorziata.

La tabella seguente mostra, invece, l'andamento della produzione in termini di vetture\*km negli ultimi 3 esercizi ed un confronto dell'incremento/diminuzione percentuale del dato 2019 rispetto a quello 2018:

### PRODUZIONE IN VETTURE\*KM DEI SERVIZI DI TRASPORTO.

SERVIZI	2019	2018	2017	CONFRONTO 2019 - 2018
LINEE MINIBUS	722.192	717.246	716.533	0,69%
NOTTURNO / A CHIAMATA	46.201	39.794	38.855	16,10%
LINEE URBANE/INTERURBANE	293.227	301.077	356.644	-2,61%
TRASPORTO ANZIANI E DISABILI	862.903	875.889	886.650	-1,48%
TRASPORTO SCOLASTICO	1.191.226	1.196.594	1.145.622	-0,45%
<b>TOTALE SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO PASSEGGERI</b>	<b>3.115.749</b>	<b>3.130.600</b>	<b>3.144.303</b>	<b>-0,47%</b>
SERVIZI DI NOLEGGIO (a breve e a lungo raggio)	525.280	560.406	553.647	-6,27%
LINEE GRAN TURISMO	64.160	64.700	62.800	-0,83%
<b>TOTALE vetture*km</b>	<b>3.705.189</b>	<b>3.755.706</b>	<b>3.760.750</b>	<b>-1,35%</b>

## 2.1 SCENARI DI MERCATO E POSIZIONAMENTO

La società opera principalmente nel settore del trasporto collettivo di persone e della mobilità in genere: Trasporto Pubblico di passeggeri di linea ad offerta indifferenziata (urbano, interurbano, a chiamata), rivolto a particolari categorie di utenti (scolastico, disabili) e di noleggio/linea Gran Turismo a carattere commerciale. Inoltre, la società, opera nel mercato del noleggio senza



conducente di autoveicoli con un focus particolare rispetto ai mezzi a trazione completamente elettrica, settore che per la consistenza della flotta la pone tra i maggiori *player* del mercato domestico.

La società, altresì, opera nel settore della gestione della sosta a pagamento, a raso e in struttura, nei territori dei Comuni di Reggio Emilia, Sassuolo (MO), Scandiano (RE), Castelnovo Monti (RE) e Correggio (RE) e nella gestione del rilascio permessi per l'accesso in area ZTL della città di Reggio Emilia.

#### *TRASPORTO PUBBLICO DI PASSEGGERI*

Nel settore del trasporto pubblico passeggeri di linea vede TIL impegnata nella gestione delle linee urbane di Minibù (E, G, H) del servizio notturno a prenotazione "Aladino" e di parte di linee interurbane, in sub-affidamento, dalla società SETA S.p.A. I mezzi utilizzati per l'esercizio sono in larga parte di proprietà della società affidante e sono stati concessi in comodato a TIL.

Il settore del trasporto pubblico scolastico risulta anch'esso abbastanza stabile in termini di servizi svolti; nel 2019 TIL ha impiegato i propri scuolabus in 20 Comuni della provincia di Reggio Emilia e in 1 Comune della provincia di Modena, e precisamente: Reggio Emilia, Castelnovo né Monti, Casina, Vezzano s/c, Quattro Castella, Albinea, Bibbiano, Bagnolo in Piano, Cadelbosco Sopra, Poviglio, Correggio, Novellara, Gualtieri, Guastalla, Boretto, Reggiolo, Luzzara, Brescello, Casalgrande, Rubiera e Maranello.

L'area servita, da un punto di vista territoriale, rappresenta oltre il 50% dell'intera area provinciale reggiana, il che dimostra la forza e capillarità con cui TIL riesce ad essere presente in questo settore. Il settore del trasporto pubblico disabili da ormai parecchi anni vede TIL come principale riferimento per il Comune di Reggio Emilia e le aree circostanti della provincia anche se, nel 2019, continua la perdita di quota di fatturato dovuta alla contrazione di richieste di servizi. Il servizio, come previsto dal disciplinare di gara, è in proroga dal committente FCR - Farmacie Comunali Riunite di Reggio Emilia, al Consorzio TEA (consorzio controllato da TIL).

#### *SERVIZI A CARATTERE COMMERCIALE*

Il settore del noleggio autobus per turismo, sia a livello provinciale che regionale mostra una notevole frammentazione ed è presidiato prevalentemente da operatori privati. Pur affrontando difficoltà nel mantenersi concorrenziale nei confronti dei competitori, la presenza di TIL a livello provinciale resta significativa, con una flotta importante, soprattutto per quanto attiene il servizio di trasporto disabili in carrozzina (oggetto negli ultimi anni di un notevole potenziamento, con una flotta di bus attrezzati





per disabili che ha ormai raggiunto le 5 unità), ed una clientela che negli anni si è sempre più fidelizzata.

In un confronto più ampio (regione) TIL non sfigura in termini di parco mezzi e capacità di servizio nei confronti dei principali operatori professionali del settore e, se ci si limita ad un confronto con le sole aziende di trasporto pubblico che operano in Emilia-Romagna, si può tranquillamente affermare che TIL parta da una posizione altamente qualificata.

Il settore del noleggio autoveicoli evidenzia nel 2019 un lieve aumento del fatturato, dovuto all'acquisizione mediante aggiudicazione di gare pubbliche di nuovi contratti e altri accordi commerciali. Questo settore, negli anni, è sensibilmente cresciuto ed è diventato di non trascurabile importanza per l'azienda. Resta comunque l'intento, per tale attività, di non porsi a diretto confronto con i maggiori operatori professionali del settore, che operano su un altro livello e con altri scopi, ma più semplicemente ritagliarsi una propria nicchia allo scopo principalmente di fungere da supporto alle istituzioni pubbliche con uno snello ed efficiente servizio di noleggio di un parco auto a vocazione ecologica, che possa creare una valida alternativa alle vetuste "flotte aziendali".

Nel settore della gestione della sosta a pagamento e nei servizi per la mobilità TIL, per tramite del Consorzio TEA del quale detiene il controllo, si posiziona a livello provinciale di gran lunga quale primo operatore (vi è un altro operatore che gestisce esclusivamente il parcheggio Ex Caserma Zucchi per conto del Comune di Reggio Emilia). Certamente il settore, a seguito delle recenti normative sulla liberalizzazione dei servizi pubblici locali, si aprirà fortemente al mercato. TIL, pertanto, è impegnata alla partecipazione a gare d'appalto al fine di cercare un'espansione della propria attività anche in altri territori limitrofi ed a mantenere la posizione acquisita.

## **2.2 INVESTIMENTI**

Gli investimenti effettuati nel corso del presente esercizio ammontano ad Euro 4.240.750 per immobilizzazioni materiali ed immateriali.

In particolare gli investimenti sono così ripartiti:



### INVESTIMENTI (VALORI IN EURO).

SETTORI D'INVESTIMENTO	2019	2018	2017	CONFRONTO 2019 - 2018
Autovetture	€ 3.041.257	€ 1.056.060	€ 866.050	187,98%
Scuolabus	€ 356.219	€ 282.013	€ 43.938	26,31%
Autobus-Minibus Urbani/Extraurbani/Disabili	€ 767.789	€ 62.278	€ 400.476	1132,84%
Impianti e macchinari	€ 28.514	€ 528.653	€ 437.021	-94,61%
Macchine elettroniche	€ 8.963	€ 59.124	€ 9.139	-84,84%
Mobili e macchine ufficio	€ 12.509	€ 0	€ 5.701	100,00%
Altri beni materiali ed imm.li	€ 25.500	€ 59.324	€ 43.602	-57,02%
<b>TOTALE</b>	<b>€ 4.240.750</b>	<b>€ 2.047.452</b>	<b>€ 1.805.927</b>	<b>107,12%</b>

Nel 2019, a seguito di aggiudicazioni di gare d'appalto, sono continuati gli investimenti per acquisto di autovetture per importi molto importanti; sempre relativamente agli investimenti per mezzi sono stati acquistati; nr. 5 scuolabus usati, 2 minibus per il trasporto disabili, nr 2 minibus per il servizio di TPL e nr 2 autobus da noleggio granturismo.

Gli investimenti relativi agli impianti e macchinari riguardano prevalentemente l'acquisto di nuovi parcometri al fine di integrare e/o sostituire quelli già installati nel Comune di Reggio Emilia.

Tra gli altri investimenti software c'è l'aggiornamento del gestionale relativo all'emissione dei permessi ZTL.

### 2.3 CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATI

Di seguito si riporta il conto economico riclassificato a valore aggiunto:

#### CONTO ECONOMICO - RICLASSIFICAZIONE A VALORE AGGIUNTO

	2019	2018	2017
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	14.390.450	14.309.631	14.252.837
+ Variazione rimanenze prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti	-	- 216.402	- 337.256
+ Variazione lavori in corso su ordinazione			
+ Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>14.390.450</b>	<b>14.093.229</b>	<b>13.915.581</b>



- Acquisti materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.881.654	1.919.778	2.003.785
+ Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	-	-
- Costi per servizi e per godimento beni di terzi	3.058.912	2.945.236	2.950.223
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>9.449.884</b>	<b>9.228.215</b>	<b>8.961.573</b>
- Costo per il personale	6.264.990	6.269.888	6.328.439
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>3.184.894</b>	<b>2.958.327</b>	<b>2.633.134</b>
- Ammortamenti e svalutazioni	2.325.854	2.045.481	2.061.436
- Accantonamento per rischi e altri accantonamenti	279.795	327.358	308.051
<b>REDDITO OPERATIVO</b>	<b>579.245</b>	<b>585.488</b>	<b>263.647</b>
+ Altri ricavi e proventi	97.831	120.458	400.092
- Oneri diversi di gestione	328.457	318.905	350.693
+ Proventi finanziari	56	20.401	315
+ Saldo tra oneri finanziari e utile/perdita su cambi	3.296	7.458	6.946
<b>REDDITO CORRENTE</b>	<b>345.379</b>	<b>359.182</b>	<b>306.415</b>
+ Proventi straordinari	-	-	-
- Oneri straordinari	-	-	-
<b>REDDITO ANTE IMPOSTE</b>	<b>345.379</b>	<b>359.182</b>	<b>306.415</b>
- Imposte sul reddito	182.724	159.554	147.113
<b>REDDITO NETTO</b>	<b>162.655</b>	<b>199.628</b>	<b>159.302</b>

La situazione patrimoniale riclassificata ha la seguente composizione:

#### STATO PATRIMONIALE - RICLASSIFICAZIONE FINANZIARIA

	2019	2018	2017
<b>1) Attivo circolante</b>			
1.1) Liquidità immediate	1.135.427	3.168.092	2.477.735
1.2) Liquidità differite	4.185.797	3.917.246	4.867.150
1.3) Rimanenze	0	0	216.402
<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>5.321.224</b>	<b>7.085.338</b>	<b>7.561.287</b>
<b>2) Attivo immobilizzato</b>			
2.1) Immobilizzazioni immateriali	64.092	69.657	47.687
2.2) Immobilizzazioni materiali	6.799.800	4.868.793	4.894.431
2.3) Immobilizzazioni finanziarie	58.340	58.340	158.340
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>6.922.232</b>	<b>4.996.790</b>	<b>5.100.458</b>



1) Passività correnti	6.744.094	6.835.791	7.773.243
2) Passività consolidate	1.599.888	1.352.979	1.198.833
3) Patrimonio netto	3.899.474	3.893.358	3.689.669
<b>CAPITALE ACQUISITO</b>	<b>12.243.456</b>	<b>12.082.128</b>	<b>12.661.745</b>

Si evidenzia che, rispetto al bilancio CE, i risconti passivi relativi ai contributi sugli investimenti di autoveicoli a trazione elettrica, sono stati riclassificati tra le immobilizzazioni materiali per € 77.778.

### 2.3.1 ANALISI DEGLI INDICATORI DI RISULTATO ECONOMICO-FINANZIARI E PATRIMONIALI

#### INDICATORI ECONOMICI

##### **1) R.O.E. (Return On Equity)**

Descrizione: rapporto tra reddito netto e patrimonio netto (comprensivo dell'utile/perdita d'esercizio)

UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO (fonte: E.23 [CE])

-----  
PATRIMONIO NETTO (fonte: A [SP-pass])

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
<b>4,17%</b>	5,13%	4,32%

Commento: l'indicatore rappresenta in misura sintetica la redditività e la remunerazione del capitale proprio aziendale; l'indice ottenuto segnala una diminuzione rispetto all'anno precedente.

##### **2) R.O.I. (Return On investment)**

Descrizione: rapporto tra reddito operativo e totale dell'attivo

REDDITO OPERATIVO (fonte: Reddito operativo [CE-ricl])

-----  
TOTALE ATTIVO (fonte: Totale attivo riclassificato [SP-ricl])

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
<b>4,73%</b>	4,85%	2,08 %



Commento: l'indicatore rappresenta la redditività caratteristica del capitale investito, senza considerare la gestione straordinaria, le poste straordinarie e la pressione fiscale; l'indice ottenuto è in linea con l'anno precedente.

### **3) R.O.S. (Return On Sale)**

Descrizione: rapporto tra la differenza tra valore e costi della produzione e ricavi delle vendite

DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (fonte: A-B [CE])

-----  
RICAVI DELLE VENDITE (fonte: A.1 [CE] oppure A.1+A.3 [CE])

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
2,60%	2,88%	2,38%

Commento: l'indicatore esprime la capacità reddituale dell'azienda di produrre profitto dalle vendite; l'indice ottenuto è leggermente diminuito rispetto l'anno 2018.

## **INDICATORI PATRIMONIALI**

### **1) margine di Struttura Primario (margine di copertura delle immobilizzazioni)**

Descrizione: differenza tra Patrimonio netto e Immobilizzazioni

PATRIMONIO NETTO (fonte: A [SP-pass]) -

IMMOBILIZZAZIONI (fonte: attivo riclassificato [SP-ricl])

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
-3.022.758	-1.103.432	-1.410.789

Commento: l'indicatore misura la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio, ovvero con le fonti apportate dalla proprietà per supportare l'attività dell'impresa. Il rapporto è peggiorato rispetto all'anno precedente a seguito degli importanti investimenti effettuati.

### **2) Indice di struttura primario (copertura delle immobilizzazioni)**

Descrizione: rapporto tra Patrimonio Netto e Immobilizzazioni

PATRIMONIO NETTO (fonte: A [SP-pass])

-----  
IMMOBILIZZAZIONI (fonte: attivo riclassificato [SP-ricl])

Risultato:



Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
<b>56,33%</b>	77,92%	72,34%

Commento: l'indicatore misura in termini percentuali la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio.

### **3) margine di Struttura Secondario**

Descrizione: somma del Patrimonio netto e delle Passività consolidate, meno le Immobilizzazioni

$$\text{PATRIMONIO NETTO (fonte: A [SP-pass])} + \text{PASSIVITA' CONSOLIDATE (fonte: P.c. [SP-ricl])} - \text{IMMOBILIZZAZIONI (fonte: capitale investito [SP-ricl])}$$

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
<b>€ -1.422.870</b>	€ 249.547	<b>€ - 211.956</b>

Commento: l'indicatore misura in valore assoluto la capacità che ha l'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio e i debiti a medio/lungo termine, permettendo di comprendere se siano sufficienti le fonti durevoli utilizzate per finanziare l'attivo immobilizzato dell'impresa.

### **4) Indice di struttura secondaria**

Descrizione: rapporto tra Patrimonio netto più debiti a medio/lungo termine e il totale delle immobilizzazioni

$$\text{PATRIMONIO NETTO (fonte: A [SP-pass])} + \text{PASSIVITA' CONSOLIDATE (fonte: P.c. [SP-ricl])}$$

---

$$\text{IMMOBILIZZAZIONI ( fonte: capitale investito [ SP -ricl])}$$

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
<b>79,4%</b>	105,0%	95,8%

Commento: l'indicatore misura in percentuale la capacità dell'azienda di finanziare le attività immobilizzate con il capitale proprio e i debiti a medio/lungo termine.

### **5) Mezzi propri / Capitale investito**

Descrizione: rapporto tra Patrimonio netto e totale dell'attivo

$$\text{PATRIMONIO NETTO (fonte: A [SP-pass])}$$

---

$$\text{TOTALE ATTIVO (fonte : totale attivo riclassificato [SP-ricl])}$$

Risultato:



Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
31,85%	32,22%	29,14%

Commento: l'indicatore evidenzia il peso del capitale apportato dai soci nei confronti delle fonti impiegate per finanziare le voci dell'attivo dello stato patrimoniale; il trend è in linea con lo scorso anno.

### 6) Rapporto di indebitamento

Descrizione: rapporto tra capitale raccolto da terzi (in qualunque modo procurato) e totale dell'attivo

TOTALE PASSIVO - PATRIMONIO NETTO (fonte: passivo riclassificato [SP-ricl])

-----  
 TOTALE ATTIVO (fonte: Totale attivo riclassificato [SP-ricl])

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
68,20%	67,80%	70,90%

Commento: l'indicatore esprime la percentuale di debiti che a diverso titolo l'azienda ha contratto per reperire le fonti necessarie a soddisfare le voci indicate nel totale dell'attivo di stato patrimoniale. Questi principali indicatori patrimoniali segnalano una tendenza positiva che riflette come la pianificazione degli investimenti attuata nel corso degli anni, abbia oggi un riscontro di sostenibilità finanziaria.

## 2.3.2 ANALISI DEGLI INDICATORI DI RISULTATO NON FINANZIARI

### INDICATORI DI PRODUTTIVITA'

#### 1) Costo del lavoro / Ricavi

Descrizione: rapporto tra costo del personale e ricavi delle vendite

COSTO DEL PERSONALE (fonte: B.9 [CE])

-----  
 RICAVI DELLE VENDITE (fonte: A.1 [CE])

Risultato:

Il costo del personale viene considerato al **lordo del costo relativo al premio di risultato** (costo variabile)

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
46,80%	46,60 %	48,20%

il costo del personale viene considerato al **netto del costo relativo al premio di risultato e arretrati** ( costo variabile)



Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
44,6%	44,1%	44,9%

Commento: l'indicatore rappresenta l'incidenza del costo del lavoro sui ricavi delle vendite che segnala un'attività tipicamente "labour intensive"; sostanzialmente in linea con i dati del 2018 nonostante sia arrivato a piena applicazione retributiva il nuovo contratto di lavoro nazionale.

## 2) Valore Aggiunto Operativo per dipendente

Descrizione: rapporto tra valore aggiunto operativo e numero medio annuo dei dipendenti

VALORE AGGIUNTO OPERATIVO (fonte: valore aggiunto [CE-ricl]+A.5 [CE])

-----  
 NUMERO MEDIO DIPENDENTI (fonte: nota integrativa)

Risultato:

Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017
€ 57.489	€ 56.900	€ 56.737

Commento: l'indicatore rappresenta in media il valore aggiunto apportato da ogni singolo dipendente; in aumento rispetto agli anni precedenti.

Da un'analisi del risultato degli indicatori Economici e Patrimoniali, si rileva come la società consolidi la propria capacità finanziaria e reddituale.

### 2.3.3 TAVOLA SINOTTICA DEGLI INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI

	Indice	2019	2018	2017
1	Posizione finanziaria netta	1.148	3.055	2.500
2	Debiti finanziari netti	-	126	490
3	Patrimonio Netto EQUITY	3.899	3.893	3.690
4	Capitale Investito netto (1+3)	5.048	6.949	6.190
5	EBITDA (Margine operativo lordo)	3.185	2.958	2.633
6	% di Copertura capitale investito con PFN (1/4)	23%	44%	40%
7	Rapporto Debiti/Equity (1/3)	0,29	0,78	0,68
8	Posizione finanziaria netta / EBITDA (1/5)	0,36	1,03	0,95
9	Oneri(Proventi) Finanziari	3	28	7
10	EBITDA/Oneri finanziari 5/9	982,99	106,19	397,09
11	Oneri finanziari/ EBITDA (9/5)	0,1%	0,9%	0,3%
12	Cash Flow(utile+amm.ti)	2.424	2.230	2.192
13	CASH FLOW/PFN (12/1)	2,11	0,73	0,88
14	Interessi passivi / Fatturato	0,02%	0,06%	0,05%





Dalla tavola sinottica qui rappresentata, emergono alcuni dati significativi rispetto ai due anni precedenti ed in modo particolare i punti:

- 1, la posizione finanziaria netta rimane positiva ed indica un buon andamento della società;
- 2, sono azzerati i debiti finanziari, a seguito del rimborso delle rate dei finanziamenti attivati negli anni precedenti;
- 6, rimane positivo il rapporto tra indebitamento netto aziendale e il capitale investito;
- 13, il rapporto del flusso di cassa rispetto l'indebitamento totale si è mantenuto attivo;
- 14, è quasi invariata to rispetto al 2018.

#### **2.3.4 TEMPO MEDIO DI PAGAMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELLE FORNITURE**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Giorni</b>	<b>53</b>	<b>69</b>	<b>58</b>	<b>67</b>

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa dei termini di pagamento pattuiti con i fornitori di beni e servizi:

<b>TERMINI PAGAMENTO PATTUITI</b>	<b>% SUL FATTURATO COMPLESSIVO FORNITORI</b>
30 gg	41,63%
60 gg	38,39%
90 gg	2,69%
120 gg	1,37%
A vista	15,92%

#### **2.4 ORGANISMO PERSONALE (COMPOSIZIONE, DINAMICHE, RELAZIONI)**

Al 31/12/2019, il personale dipendente risultava essere pari a 165 unità, di cui 37 di sesso femminile. Di seguito riportiamo una tabella riepilogativa degli indicatori sociali e produttivi degli ultimi tre anni:



<b>DATI COMPLESSIVI</b>				
		<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
totale dipendenti assunti	num.	164	168	169
di cui donne	num.	37	37	38
	%	22,56%	22,02%	22,49%
di cui uomini	num.	127	131	131
	%	77,44%	77,98%	77,51%
totale unità in comando / a contratto interinale	num.	2	3	2
di cui donne	num.	0	0	0
di cui uomini	num.	2	3	2
forza-lavoro media complessiva (F.L.M.)	num.	156,57	155,57	158,38
di cui personale autista	num.	110,69	109,75	113,46
<b>DATI RELATIVI AL SOLO PERSONALE AUTISTA</b>				
		<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
ore lavorate	num.	181.997	177.989	178.751
ore lavorate/F.L.M.	num.	1644	1622	1575
gg lavorati/F.L.M.	num.	254	253	247
ferie erogate	num.	2938	3204	3081
ferie/F.L.M.	num.	26,54	29,19	27,15
recuperi Ore Lavoro	num.	1920	1796	1974
recuperi Ore Lavoro/F.L.M.	num.	17,35	16,36	17,40
giorni complessivi malattia	num.	1096	1036	1759
gg malattia/F.L.M.	num.	9,90	9,44	15,50
giorni complessivi infortuni sul lavoro	num.	105	0	8
gg infortuni/F.L.M.	num.	0,95	0,00	0,07
gg complessivi maternità e aspettativa	num.	1301	1299	1731
gg maternità e aspettative/F.L.M.	num.	11,75	11,84	15,26

La forza-lavoro media (F.L.M.) viene desunta dalla effettiva operatività di tutto il personale impegnato, riparametrata sull'intero anno; il numero dei dipendenti e delle unità in comando o con contratto interinale viene conteggiato rispetto alla situazione in essere al 31/12 di ogni anno.

Durante la prima metà del 2019 si è continuato a beneficiare dell'apporto degli autisti neoassunti a inizio stagione invernale, riconfermando di volta in volta i contratti a tempo determinato in scadenza per poter arrivare fino al periodo di chiusura delle scuole con una forza lavoro sufficiente a garantire



un'adeguata copertura di tutti i servizi; durante l'estate, in considerazione della forte riduzione della dei servizi di trasporto, si è poi ritenuto di terminare i contratti a tempo determinato, con l'intenzione di ripristinarne in maggior parte (tranne per alcuni autisti la cui prestazione non era stata giudicata soddisfacente gli standard aziendali) ad inizio settembre. All'inizio del servizio invernale 2019-20, anche in considerazione del fatto che alcune di queste figure non si sono più rese disponibili a rientrare in TIL e che altri autisti erano nell'imminenza dell'età di pensionamento è stata introdotta una nuova procedura di ricerca e selezione del personale, basata sull'implementazione e mantenimento di "graduatorie di assunzione dinamiche" e costantemente aggiornate, che favorisse una maggiore rapidità di tali operazioni per far fronte all'incremento nel turnover che TIL sta vivendo negli ultimi anni, soprattutto riguardo al personale autista. Tale procedura sta a tutt'oggi garantendo una buona efficacia e velocità di inserimento di nuove figure nel momento in cui l'azienda ne rilevi la necessità.

Riconfermati anche quest'anno gli usuali 2 autisti in comando presso TIL da parecchi anni: 1 dal Comune di Vezzano ed 1 dal Comune di Casina.

Nel settore impiegatizio sono state effettuati alcuni interventi di riposizionamento di personale operativo nelle aree rimessa e call center e si è provveduto ad assumere nella parte finale dell'anno una nuova figura allo scopo di rafforzare le aree sosta e gestione turni, anche in considerazione dell'imminente pensionamento di due dipendenti che fornivano un importante apporto in tali aree.

Nel settore officine/manutenzione è stata rafforzata l'operatività dell'unità di via del Chionso con l'inserimento di un nuovo meccanico e, nella seconda parte dell'anno, anche di un nuovo capo officina.

Volendo concludere con una breve analisi di dettaglio relativo alle attività del solo personale autista, da rimarcare il costante miglioramento nell'efficienza del rapporto "ore lavorate su forza media complessiva", la stabilità nell'indice delle assenze per malattia che si mantiene su valori buoni e il leggero incremento dei giorni di infortunio, dovuti però principalmente ad un paio di episodi non particolarmente rilevanti (es. autista che si distorce la caviglia mentre scendeva dallo scuolabus);

Durante l'anno non ci sono state assenze per maternità se non un'autista che ha cominciato il suo periodo a novembre e rientrerà probabilmente nell'autunno 2020; permane infine un discreto numero di richieste di aspettativa (soprattutto per i mesi estivi) che l'azienda cerca, nel limite del possibile, di accogliere.

## **FORMAZIONE**

Oltre alle normali attività di addestramento/affiancamento necessarie al momento dell'inserimento in organico o allorché si effettui un cambio di mansione del personale autista e di alcune attività



di formazione annuali, ormai standardizzate, che interessano il personale impiegato nel settore amministrazione e retribuzioni (corsi di aggiornamento fiscali/tributari/di diritto del lavoro) il 2019 non ha visto l'organizzazione di attività formative extra/facoltative di particolare rilievo.

Fa eccezione l'importante attività di aggiornamento del CQC di tutti gli autisti che, per alcuni, è iniziata nella seconda metà del 2019 e proseguirà almeno per tutto il 2020; gli impegni del personale autista relativi alla frequentazione dei corsi di aggiornamento CQC sono stati adeguatamente scaglionati nel tempo e svolti in orari serali per consentire la contemporanea effettuazione delle normali attività lavorative giornaliere.

Il prescritto aggiornamento annuale per gli RLS aziendali designati e tutte le altre attività formative di aggiornamento previste per legge (primo soccorso, antincendio, sicurezza sul lavoro, ecc.) si sono svolte regolarmente.

### **RELAZIONI SINDACALI**

Le relazioni con le Organizzazioni Sindacali presenti in Azienda sono positive.

Nel corso del 2019 si sono tenuti diversi incontri per discutere il rinnovo dell'Accordo Aziendale, la cui versione definitiva è stata infine siglata il 09/12/2019.

Nel nuovo accordo di secondo livello, valido tre anni, dal 1/1/2020 al 31/12/2022, oltre ad essere stati introdotti alcuni aspetti che recepiscono norme del CCNL di categoria, sono stati riconosciuti a tutti i dipendenti i buoni pasto, legati naturalmente alla presenza in servizio.

E' stato introdotto un meccanismo compensativo per attività di guida intensive, nonché un sistema di welfare aziendale che comprende una settimana di ferie aggiuntive per le lavoratrici madri, fino al compimento dei 36 mesi di vita del bambino.

Il sistema premiante che consente di accedere al premio di risultato, ha subito una parziale modificazione per quanto riguarda il parametro "presenza in servizio": si è passati da un meccanismo di decurtazione in base alle assenze ad uno che rileva le effettive presenze.

### **SCIOPERI INDETTI DALLE VARIE SIGLE SINDACALI NEL NOSTRO SETTORE:**

Nel corso del 2019, sono state proclamate le seguenti giornate di sciopero:

21/01/2019: 4 ore di sciopero nazionale;

08/03/2019: 24 ore di sciopero nazionale;

17/05/2019: 4 ore di sciopero nazionale;

24/07/2019: 4 ore di sciopero nazionale;

25/10/2019: 24 ore di sciopero nazionale;

29/11/2019: 24 ore di sciopero nazionale;



alle quali ha aderito parte del personale dipendente autista.

## 2.5 PARCO VEICOLARE E IMPATTO AMBIENTALE

Il parco veicolare di TIL, al 31/12/2019, è composto dai seguenti mezzi:

<b>BENI</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>CONFRONTO 2019 - 2018</b>
<b>Autobus Gran Turismo</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>-20,00%</b>
<b>Autobus - Scuolabus</b>	<b>88</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>2,33%</b>
<b>Autobus-Autoveicoli per trasporto disabili</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>-9,09%</b>
<b>Autobus - minibus urbani</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>-25,00%</b>
<b>Autoveicoli - Motoveicoli per noleggio senza conducente (compresi hybrid)</b>	<b>254</b>	<b>201</b>	<b>230</b>	<b>26,37%</b>
<b>Veicoli aziendali</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>-20,00%</b>
<b>Autoveicoli bimodali elettrico/diesel</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>39</b>	<b>-19,23%</b>
<b>Autoveicoli a esclusiva trazione elettrica</b>	<b>712</b>	<b>764</b>	<b>787</b>	<b>-6,81%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1107</b>	<b>1116</b>	<b>1179</b>	<b>-0,81%</b>



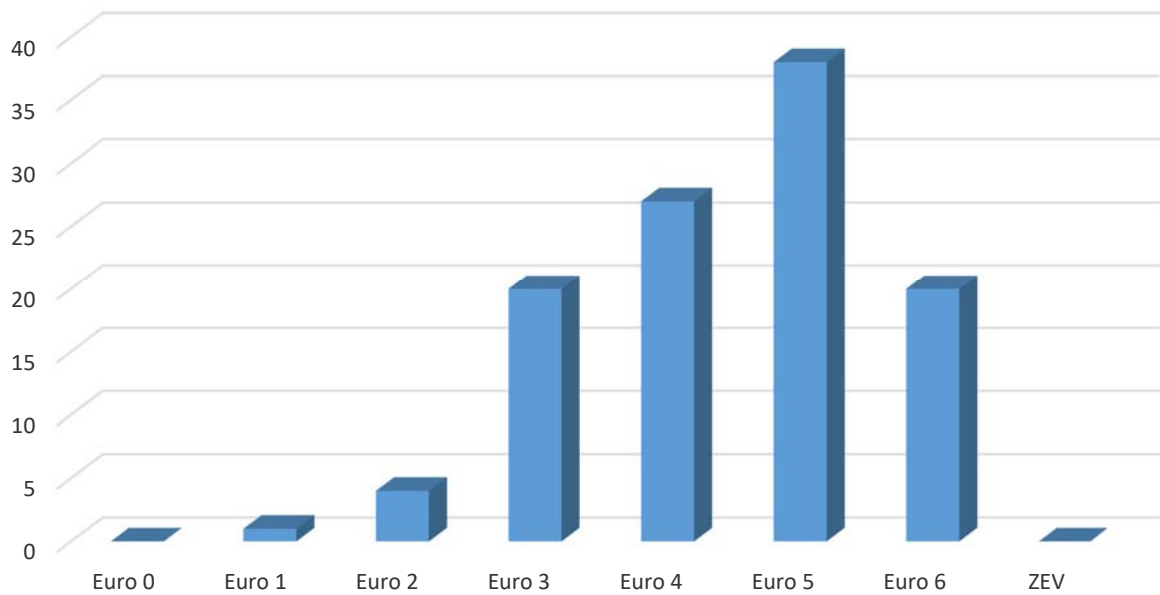
**CLASSIFICAZIONE DEL PARCO IN BASE ALLA TIPOLOGIA DI EMISSIONE**

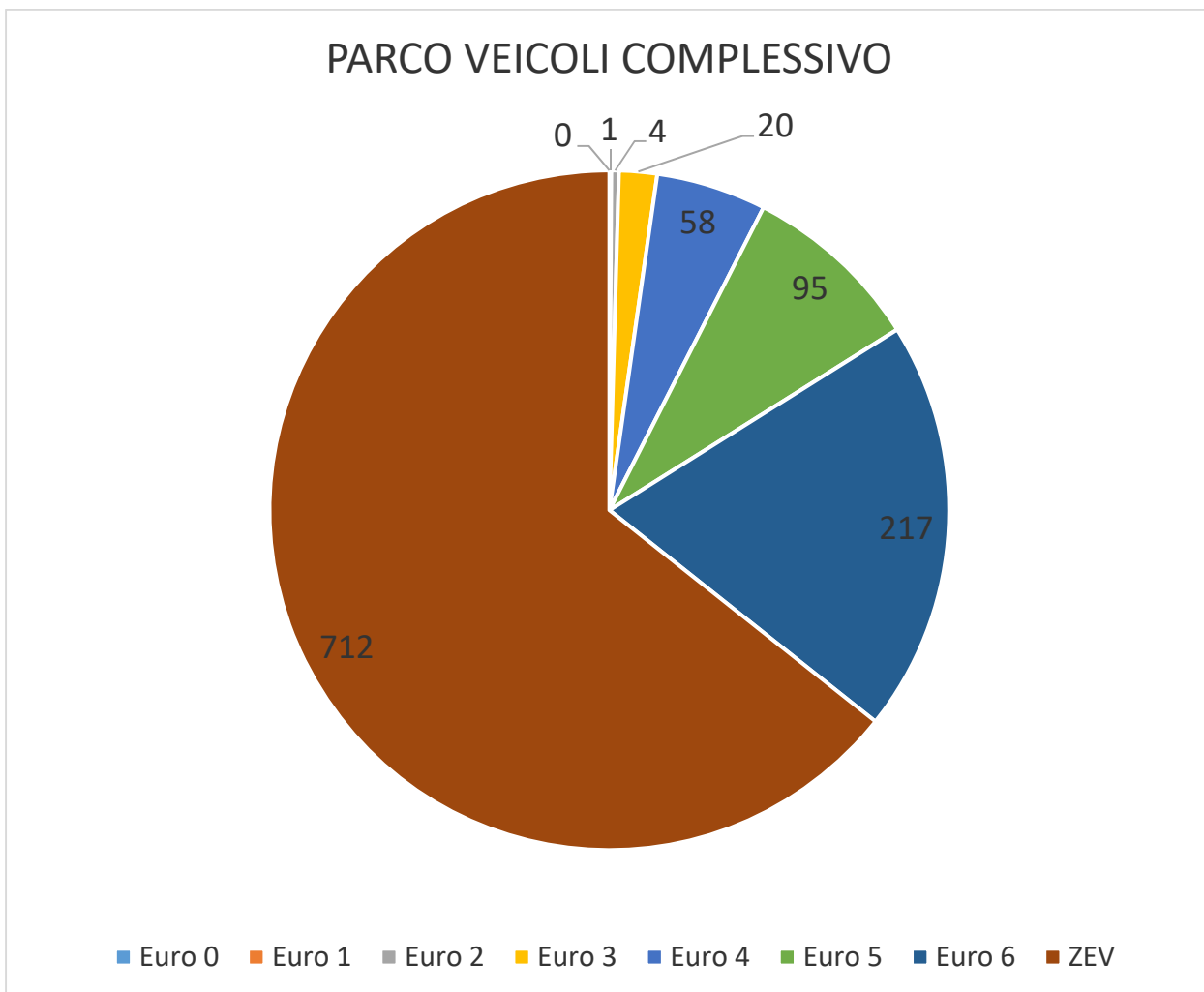
<b>BENI</b>	<b>totali</b>	<b>Euro 0</b>	<b>Euro 1</b>	<b>Euro 2</b>	<b>Euro 3</b>	<b>Euro 4</b>	<b>GAS/ euro5</b>	<b>Euro 6</b>	<b>ZEV</b>
<b>Autobus Gran Turismo</b>	<b>12</b>				1	4	3	4	
<b>Autobus - Scuolabus</b>	<b>88</b>		1	4	19	19	32	13	
<b>Autobus- Autoveicoli per trasporto disabili</b>	<b>10</b>					4	3	3	
<b>Autobus - minibus urbani</b>	<b>6</b>					4		2	
<b>Autoveicoli - Motoveicoli per noleggio senza conducente (compresi hybrid)</b>	<b>254</b>					4	57	193	
<b>Veicoli aziendali</b>	<b>4</b>					2		2	
<b>Autoveicoli bimodali elettrico/diesel</b>	<b>21</b>					21			
<b>Autoveicoli a trazione elettrica (ECONOLEGGIO)</b>	<b>712</b>								712
<b>TOTALE</b>	<b>1107</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>58</b>	<b>95</b>	<b>217</b>	<b>712</b>

\* I veicoli bimodali vengono considerati parzialmente EURO4 e parzialmente ZEV con una ponderazione percentuale 60/40 e per convenzione vengono conteggiati sotto la categoria EURO4; i veicoli Hybrid vengono assimilati alla categoria EURO6



## FLOTTA AUTOBUS - SCUOLABUS - PULMINI TH





### VALORIZZAZIONE EMISSIONI INQUINANTI

Le direttive comunitarie che hanno interessato le emissioni inquinanti derivanti dai veicoli a motorizzazione endotermica, sono contraddistinte con il nome di “Euro” oltre a un numero crescente da zero (Euro 0, Euro1, ecc.)

Per i motori ad alimentazione a gasolio, le emissioni inquinanti interessate attengono all’ossido di carbonio (Co), al particolato (PM) e agli idrocarburi incombusti + gli ossidi d’azoto (HC+NOx)

La tabella sottostante specifica i limiti dei valori di emissioni sulla base delle direttive comunitarie:

Direttiva	Valore Co	Valore HC+NOx	Valore PM	Somma valori
Euro0	36	34	100	170
Euro1	13	17	52	82





Euro2	5	16	37	58
Euro3	3	9	19	31
Euro4	2	5	9	16
Euro5/GAS	1	2	3	6
Euro6	1	1	2	4
ZEV				1

Se consideriamo di assegnare ad ogni mezzo, sulla base di questa tabella, un punteggio pari alla somma dei valori indicati quale limite previsto dalle direttive comunitarie, otteniamo un indice che esprime indicativamente l'impatto ambientale del intero parco mezzi TIL.

Per i veicoli Euro 0 assegniamo punti 170; Euro 1: p.82; Euro 2: p.58; Euro 3: p.31; Euro 4: p.16; Euro 5/gas: p.6; Euro 6: p.4 e infine ai veicoli ZEV (completamente elettrici) assegniamo un valore convenzionale di 1 punto.

Per i veicoli bimodali (diesel + elettrico) si è adottato un criterio di ponderazione ipotizzando che mediamente possano impiegare il 60% del tempo funzionando col motore tradizionale (EURO4) e il 40% con l'elettrico (ZEV) assegnandogli pertanto un punteggio intermedio di 10 punti.

I veicoli di tipo Hybrid, acquistati per la prima volta quest'anno per far fronte alle esigenze di una parte della clientela nel settore noleggio senza conducente sono assimilati, ai fini del conteggio alla categoria EURO6.

Secondo lo schema adottato quindi, minore sarà il punteggio ottenuto per ogni singolo veicolo e, complessivamente, per l'insieme del parco rotabile, maggiore sarà il risultato in termini di abbattimento degli inquinanti derivanti dalle emissioni dei mezzi gestiti da TIL e quindi migliore sarà il "bilancio ambientale".

La tabella di seguito riportata evidenzia il risultato ottenuto quest'anno e la variazione percentuale, rapportata al numero effettivo di mezzi, rispetto all'anno precedente:

BENI	2019			2018			Var. % punti / mezzo
	N° mezzi	punti	Punti/ mezzo	N° mezzi	punti	Punti/ mezzo	
<b>Autobus Gran Turismo</b>	12	129	10,75	15	278	18,53	<b>-42,00%</b>
<b>Autobus - Scuolabus</b>	88	1451	16,49	86	1856	21,58	<b>-23,60%</b>
<b>Autobus-Autoveicoli per trasporto disabili</b>	10	94	9,40	11	154	14,00	<b>-32,86%</b>



<b>Autobus - minibus urbani</b>	6	72	12,00	8	119	14,88	<b>-19,33%</b>
<b>Autoveicoli - Motoveicoli per noleggio senza conducente (compresi hybrid)</b>	254	1178	4,64	201	990	4,93	<b>-5,84%</b>
<b>Veicoli aziendali</b>	4	40	10,00	5	41	8,20	<b>21,95%</b>
<b>Autoveicoli bimodali elettrico/diesel</b>	21	210	10,00	26	260	10,00	<b>0,00%</b>
<b>Autoveicoli a esclusiva trazione elettrica</b>	712	712	1,00	764	764	1,00	<b>0,00%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1107</b>	<b>3886</b>	<b>3,51</b>	<b>1116</b>	<b>4462</b>	<b>4,00</b>	<b>-12,20%</b>

*(NOTA: punteggi inferiori rappresentano una performance di impatto ambientale migliore; variazioni percentuali negative in questo caso significano una diminuzione dell'impatto inquinante del parco mezzi e di conseguenza un miglioramento del suo valore "ecologico")*

### **EMISSIONI DI CO2 DEL PARCO CIRCOLANTE (AUTOBUS E SCUOLABUS)**

L'anidride Carbonica (CO<sub>2</sub>) è uno dei gas responsabili dell'effetto serra. Tra i consumi dei veicoli a motore endotermico e le emissioni di CO<sub>2</sub> vi è una correlazione diretta: tanto più un veicolo consuma, tanta più CO<sub>2</sub> emette. E', pertanto, un errore pensare che catalizzatori e filtri retrofit possano influire sulla riduzione di questo gas. L'unico modo per contenere la CO<sub>2</sub> è diminuire i consumi.

Per calcolare in modo corretto e significativo l'emissione di CO<sub>2</sub> del nostro parco autobus circolante nel 2019, abbiamo considerato:

- Il consumo medio di ogni modello di autobus;
- La percorrenza in km effettuata nell'anno da ogni singolo autobus e raggruppata per modello.

Sono state considerate anche le caratteristiche del combustibile (Gasolio, Metano, GPL) utilizzato per il funzionamento dei motori degli autobus relativamente al peso specifico proprio e, quindi, calcolando per ogni modello di autobus il consumo di carburante in Kg per Km percorso.

Considerando che la quantità di anidride carbonica della combustione è una caratteristica del tipo di combustibile e del modo in cui questo combustibile viene utilizzato, nel nostro caso in motori a ciclo diesel e a ciclo otto, utilizziamo come coefficiente di quantità di anidride carbonica prodotta per ogni chilogrammo di combustibile consumato:

- 3,168 per il gasolio
- 2,750 per il metano
- 3,00 per il GPL.

Utilizzando questi coefficienti abbiamo potuto calcolare, per ogni modello, la quantità di CO<sub>2</sub> espressa in Kg per ogni Km percorso.



Moltiplicando, perciò, questo numero ottenuto (Kg di CO2 per km percorso) per la quantità di km percorsi nell'anno 2019, si ottiene la quantità complessiva di CO2 emessa dall'intero parco autobus, ovvero: **Kg 1.543.292**

Il confronto con lo stesso dato rilevato l'anno scorso (Kg 1.627.168), denota una significativa riduzione dell'impatto ambientale da CO2 della flotta TIL, per la maggior parte dovuta al miglioramento del parco circolante complessivo con la dismissione, soprattutto nelle aree trasporto scolastico e noleggio senza conducente, di veicoli obsoleti e l'introduzione di più performanti EURO6 e Hybrid.

## 2.6 CONSUMI ENERGETICI

La seguente tabella riepiloga i consumi energetici necessari per il funzionamento delle strutture (uffici e officine) e per la produzione dei servizi.

TIPOLOGIA	Unità misura	2019	2018	Diff. % 2019-2018
Carburante per trazione	Litri	<b>677.967</b>	709.435	<b>-4,44%</b>
Energia elettrica	KWH	<b>317.368</b>	321.354	<b>-1,24%</b>
Energia Elettrica per trazione	KWH	<b>66.119</b>	34.939	<b>89,24%</b>
Calore (teleriscaldamento)	MC	<b>44.270</b>	54.978	<b>-19,48%</b>
Energia Elettrica prodotta da fotovoltaico	KWH	<b>1.910</b>	1.795	<b>6,41%</b>

Da un confronto con l'anno precedente, emerge una diminuzione del consumo per il carburante per trazione, dovuto all'introduzione di mezzi più performanti e ad una riduzione di km effettuati; un altro dato in diminuzione è il consumo di teleriscaldamento dovuto alle temperature più miti.

## 2.7 SICUREZZA E SALUTE

La società ha adempiuto a tutto quanto previsto in materia di salute e sicurezza dei lavoratori dal D.Lgs 81/08. E' stato nominato un "Medico competente" per ottemperare all'obbligo di sorveglianza sanitaria sul luogo di lavoro ed è stato nominato il "Responsabile del servizio di prevenzione e protezione".



Secondo quanto previsto dalle disposizioni legislative in vigore si è provveduto a redigere e a mantenere aggiornato il “Documento sulla valutazione dei rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori”.

In ottemperanza alle vigenti norme in materia di Pronto Soccorso Aziendale sono stati regolarmente svolti tra i dipendenti corsi di aggiornamento per “Addetti al pronto soccorso” e sono stati predisposti nelle unità aziendali tutti i presidi di primo intervento previsti.

I nostri dipendenti operanti all’interno del deposito di proprietà di Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia di via del Chionso nr. 50 a Reggio Emilia (officina bus), sono stati adeguatamente informati, formati ed addestrati in ottemperanza a quanto disposto dalle norme emanate in materia di ambiente anche in relazione alle prestazioni ed ai lavori che andranno ad effettuare ed ai rischi ad essi connessi ed all’uso dei macchinari, degli apparecchi di sollevamento, delle apparecchiature e delle attrezzature di lavoro in genere presenti in tale sede.

Si è continuato inoltre a monitorare specificamente le attività e i locali adibiti ad officina, sia nella sede di viale Trento Trieste che in quella di via del Chionso effettuando, qualora il caso li richiedesse, opportuni interventi di aggiornamento e messa a norma delle strutture.

#### **INFORMAZIONE SULLA GESTIONE AZIENDALE NEL PERIODO DI EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19**

Al fine di contrastare e fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, l'Azienda, sin dall'ultima settimana di febbraio 2020, in attuazione dei decreti nazionali e delle ordinanze regionali che si sono rapidamente susseguite, ha posto in essere diverse iniziative per prevenire la diffusione del virus, adottando misure di prevenzione sia con riferimento ai locali aziendali sia con riferimento all'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale.

In particolare, in attuazione delle disposizioni di cui al Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del virus Covid-2019 negli ambienti di lavoro, siglato dal Governo e dalle parti sociali in data 14/03/2020 ed integrato in data 24/04/2020, TIL S.r.l. ha disposto le seguenti misure:

- **INFORMAZIONE:** affissione all'ingresso della sede aziendale e delle unità locali e comunicazione a tutto il personale dipendente, tramite pubblicazione sul portale dipendenti, del regolamento per l'accesso ai locali ed alle aree aziendali per personale, visitatori e fornitori in periodo di emergenza Covid-19.
- **MODALITA' DI ACCESSO FORNITORI /VISITATORI:** vietato l'accesso a fornitori/visitatori nella cd fase 1 di emergenza. Nella fase 2, di graduale riapertura delle attività, l'accesso di fornitori e visitatori è consentito, purché nel rispetto del regolamento di accesso affisso



all'ingresso dei locali aziendali e comunicato via mail ai fornitori, nonché nel rispetto di tutte le misure precauzionali ivi indicate. E' fatto divieto a visitatori/fornitori di utilizzare i servizi igienici aziendali.

- **PULIZIA E SANIFICAZIONE DEI LOCALI E DELLE POSTAZIONI DI LAVORO:** l'azienda assicura la pulizia giornaliera e la sanificazione periodica degli ambienti di lavoro e dei locali comuni. L'azienda mette a disposizione del personale dipendente prodotti disinfettanti affinché ciascuno provveda ad una disinfezione giornaliera della propria postazione di lavoro.
- **PRECAUZIONI IGIENICHE PERSONALI:** l'azienda mette a disposizione idonei mezzi detergenti per la pulizia delle mani, al fine di garantire l'adozione da parte del personale presente in azienda di tutte le precauzioni igieniche disposte dalle Autorità, in particolare per la pulizia delle mani.
- **GESTIONE SPAZI COMUNI:** divieto di sostare a lungo negli spazi comuni aziendali, obbligo di rispettare la distanza di sicurezza minima di un metro tra le persone ed obbligo di indossare comunque la mascherina negli spazi comuni, non essendo garantito durante gli spostamenti il mantenimento della distanza di sicurezza. Obbligo di areare i locali.
- **RIUNIONI ED EVENTI INTERNI:** sospensione di tutte le riunioni di lavoro in presenza; per quelle riunioni in presenza, connotate dal carattere della necessità e dell'urgenza, riduzione al minimo della partecipazione necessaria, rispetto del distanziamento interpersonale e obbligo di mascherina in caso non sia consentita la distanza interpersonale di sicurezza.
- **VIAGGI E TRASFERTE ESTERNE:** sospensione di tutti i viaggi e le trasferte nella fase 1; nella fase 2 sono possibili solo i viaggi e le trasferte di lavoro autorizzati.
- **ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO:** adozione dello strumento dello smart working per tutto il personale impiegatizio a far data dal 16/03/2020; turnazione del personale delle officine per ridurre la compresenza. Attivazione dell'utilizzo dell'ammortizzatore sociale con causale "Emergenza Covid-19" per tutto il personale dipendente ex art. 19 DL n. 18 del 17/03/2020 "Cura Italia", con decorrenza dal 24/02/2020 per il personale autista e delle officine e con decorrenza dal 06/04/2020 per il personale impiegatizio.
- **DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE PER COVID-19:** consegna al personale dipendente dei DPI prescritti dall'aggiornamento del DVR per rischio biologico da Covid-19, al fine di garantire lo svolgimento dell'attività lavorativa in sicurezza in periodo di emergenza epidemiologica.
- **GESTIONE DI UNA PERSONA SINTOMATICA IN AZIENDA:** obbligo del personale dipendente che dovesse sviluppare febbre e sintomi di infezione respiratoria durante l'attività lavorativa di comunicarlo immediatamente all'Ufficio Personale di TIL ed al proprio medico curante ed



obbligo dello stesso di mettersi senza indugio in una condizione di isolamento. L'azienda procederà ad avvertire le autorità sanitarie competenti e i numeri di emergenza per il Covid-19 forniti dalla Regione e ad adottare tutte le conseguenti indicazioni ricevute. Ad oggi non si è avuto nessun caso di dipendenti sintomatici presenti in servizio.

- **SORVEGLIANZA SANITARIA / MEDICO COMPETENTE:** pubblicazione sul portale dipendenti dell'informativa riportante i contatti del medico competente ai sensi dell'art. 12 del Protocollo di regolamentazione, in base al quale il medico competente segnala all'azienda situazioni di particolare fragilità e patologie attuali o pregresse dei dipendenti e l'azienda provvede alla loro tutela nel rispetto della privacy. Pubblicata comunicazione aziendale del 30/04/2020 che detta disposizioni a tutto il personale dipendente per la ripresa del lavoro dopo l'infezione da Covid-19 o comunque dopo un periodo di malattia pari o superiore a 14 giorni.
- **REDAZIONE AGGIORNAMENTO DVR:** redatto l'aggiornamento del DVR aziendale, contenente la valutazione del rischio biologico correlato all'emergenza legata alla diffusione del virus Covid-19.
- **COMITATO DI SICUREZZA:** istituito in data 23/03/2020 il Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del Protocollo di regolamentazione, al fine verificare la regolare applicazione delle misure di prevenzione adottate dalla società ed oggetto degli ordini di servizio emanati dall'azienda in materia di emergenza Coronavirus (ad oggi O.S. n. 4 del 24/02/2020; O.S. n. 5 del 03/03/2020; O.S. n. 6 del 09/03/2020; O.S. n. 9 del 17/03/2020; O.S. n. 10 del 19/03/2020; OS n. 11 del 30/03/2020, Comunicazione del 30/04/2020).

Quanto al servizio di TPL, eseguito in regime di subaffidamento da parte di SETA SpA, i principali interventi posti in essere dall'azienda, in accordo con il committente SETA SpA, al fine del contenimento della diffusione del virus ed in attuazione del Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica del 20/03/2020 (allegati 8 e 9 del DPCM 26/04/2020), sono consistiti nei seguenti:

- **SANIFICAZIONE MEZZI E POSTO GUIDA:** effettuazione della sanificazione del posto guida degli autisti ad ogni cambio turno mediante idonei prodotti ad opera di personale aziendale; effettuazione della sanificazione giornaliera dell'intero mezzo a fine turno.
- **CHIUSURA PORTA ANTERIORE DEL MEZZO E LIMITAZIONE POSTO GUIDA:** la salita/discesa degli utenti avviene solo dalla porta posteriore; è stata disposta l'ulteriore limitazione tra l'abitacolo ed il posto di guida mediante apposizione di un nastro bianco e rosso al fine di segnalare meglio il



limite invalicabile dall'utente e mantenere la distanza minima di 1 metro tra l'autista e l'utente.

- SOSPENSIONE VENDITA BIGLIETTI A BORDO BUS.
- COMUNICAZIONE ALL'UTENZA: mediante cartellonistica sul comportamento corretto da tenere a bordo bus, con particolare riferimento alle fasi di salita/discesa, all'obbligo dell'uso della mascherina ed al rispetto del distanziamento sociale.

LIMITAZIONE ACCESSI UTENZA SUI MEZZI: sono stati apposti specifici marker per contrassegnare i posti nei quali è impedito sedersi al fine di rispettare la distanza interpersonale tra gli utenti di almeno 1 metro e garantire l'accesso ad un numero limitato di utenti.

La Società, pertanto, ha risposto implementando di volta in volta le azioni necessarie da un lato a preservare la salute dei propri dipendenti e dall'altro la continuità produttiva e aziendale. Inoltre la Società rimane vigile e pronta ad attivare eventuali ulteriori misure che dovessero rendersi necessarie in funzione dell'evolversi della situazione ed adottare tutte le necessarie azioni per prevenire la diffusione del virus (DPI, regole d'igiene, distanza minima). Alla data di redazione della presente relazione non risultano tra i dipendenti, casi di positività rilevati.

### **3. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE**

#### **3.1 RISCHI FINANZIARI**

L'art. 2428 c.c. statuisce che, qualora la Società faccia uso di strumenti finanziari, vengano indicati gli obiettivi e le politiche in materia di gestione di rischi finanziari nonché l'esposizione della Società al rischio di prezzo, credito, liquidità, variazione dei flussi finanziari.

Stante la posizione finanziaria e la natura degli investimenti della società è possibile affermare che non sussistano al momento rischi finanziari apprezzabili incombenti sulla società. Al fine di fronteggiare l'emergenza Covid-19, di gestire le conseguenti contrazioni di entrate finanziarie e di permettere alla società di continuare gli investimenti necessari per lo sviluppo dell'attività, nel mese di marzo 2020 sono stati accesi alcuni finanziamenti a medio termine.

#### **3.2 RISCHI NON FINANZIARI**

E' possibile classificare i rischi di natura non finanziaria in:

- a) Rischi interni, ovvero dipendenti da fattori endogeni (connessi alla produttività, ad eventuali deleghe, alle risorse umane, ai flussi informativi, ai rapporti di dipendenza, ad episodi di mancanza di integrità);
- b) Rischi esterni, ovvero dipendenti da fattori esogeni non direttamente sotto il controllo della



società (legati alle condizioni di mercato, alle normative, alla concorrenza, al contesto politico/sociale o ad eventi straordinari/catastrofici).

Per quanto riguarda la tipologia di cui al punto a) nel settore del noleggio di autoveicoli, relativamente la flotta delle auto a trazione elettrica, c'è da segnalare un progressivo invecchiamento della parte relativa ai veicoli Porter Piaggio che comporta un sensibile aumento di costi di manutenzione ed anche alla difficoltà di partecipazione a nuove gare pubbliche. Per questa motivazione, al fine di prevenire una possibile riduzione dell'attività manutentiva, l'officina è stata strutturata con personale abilitato anche a svolgere funzioni di autista di autobus.

Riguardo la tipologia di cui al punto b) è possibile citare, in conseguenza dell'incertezza economica nazionale risultato di almeno un ventennio di stagnazione con crescita pressoché prossima allo zero (0,2% annuo), la possibilità di un ridimensionamento del fatturato, specie nei settori di attività a maggiore contatto col mercato. Il rischio di fluttuazione al rialzo del costo del carburante è sempre presente anche se al momento il prezzo del petrolio si posiziona ai minimi storici.

#### **4. RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI**

Ai sensi dell'art. 2497 e segg. c.c., la Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte dall' Azienda Consorziale Trasporti – A.C.T. di Reggio Emilia.

La Società ha adempiuto agli obblighi di pubblicità previsti dall'art. 2497-bis, indicando la propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento negli atti e nella corrispondenza; ai sensi del comma 4 dell'art. 2497-bis c.c., nella Nota Integrativa è stato esposto un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato della società controllante.

Ai sensi del comma 5 dell'art. 2497-bis del Codice Civile, qui di seguito sono esposti i rapporti intercorsi con la Società (Consorzio) controllante, le Società (Consorzio) controllate, la Società (Consorzio) collegata:

<b>Tipologie</b>	<b>Consorzio ACT</b>	<b>Consorzio TEA</b>	<b>Consorzio Acquisti CAT</b>
<b>Rapporti commerciali e diversi</b>	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>
Crediti	160.662	904.083	
Debiti		57.978	52.381
Costi – beni			509.914
Costi – servizi	58.589	293.339	78.270
Costi – altri		63.542	19.951





Ricavi – beni			
Ricavi – servizi	23.404	2.995.339	18.000
Ricavi – altri			6.204
<b>Rapporti finanziari</b>			
Crediti			
Debiti			
Garanzie ricevute			
Garanzie prestate		1.406.169	
Oneri finanziari			
<b>Altro</b>			
Acquisto cespiti da:		129.000	

Ai sensi dell'art. 2497 bis V comma con riferimento ai rapporti instaurati, si comunica che le operazioni sono effettuate a condizioni di mercato; l'effetto di tali operazioni ha avuto sull'esercizio dell'impresa un risultato positivo in quanto ci ha permesso di confrontarci sul mercato proponendo servizi e prezzi adeguati alla richiesta della clientela.

## **5. VALORE NOMINALE DELLE QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLANTI**

La società dal 28/03/2019 è controllata al 100,00% dal Consorzio ACT, che ha un fondo di dotazione di € 9.406.598 interamente versato.

## **6. NUMERO E VALORE NOMINALE DELLE AZIONI PROPRIE E DELLE AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLANTI ACQUISTATE O ALIENATE**

Nel corso del presente esercizio, non ci sono state né alienazioni né acquisizioni.

## **7. SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITA'**

E' proseguita anche nel 2019 la Gestione Qualità aziendale secondo la nuova norma ISO 9001:2015 con la collaborazione dell'ente certificatore CERTIQUALITY.

A dicembre 2019 la verifica ispettiva (seconda verifica di mantenimento del nuovo certificato) che CERTIQUALITY ha compiuto non ha rilevato criticità ed è stata superata con successo, portando alla conferma della certificazione ISO 9001:2015 di TIL anche per l'anno 2020, per tutti gli ambiti già certificati in passato:

- servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano di passeggeri



- servizi di trasporto pubblico urbano a chiamata
- servizi di trasporto per disabili
- servizi di trasporto per gli alunni delle scuole dell'obbligo
- noleggio autobus con conducente per viaggi nazionali ed internazionali
- gestione integrata della sosta a pagamento in aree e strutture urbane

Il sistema, che ha già subito profonde rivisitazioni e che sarà oggetto di ulteriori evoluzioni future, non ha mostrato nessuna problematica di rilievo quando sottoposto al vaglio degli ispettori, che anzi hanno molto apprezzato il lavoro svolto e il livello di maturità del sistema stesso e delle sue logiche di funzionamento.

Il certificato attuale ha validità triennale (fino a febbraio 2021) posto che le varie verifiche ispettive di mantenimento non rilevino non conformità.

La prossima visita ispettiva (verifica di rinnovo certificato per il triennio successivo) è prevista per il periodo novembre/dicembre 2020.

## **8. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.**

### **Esercizio 2020**

Si evidenzia come l'esercizio 2020 sia certamente influenzato dall'emergenza epidemiologica venutasi a creare per la Pandemia generata dal virus Sars-Cov-2 (nuovo Coronavirus). Le azioni di contenimento della diffusione del virus, poste in essere dal Governo Italiano già dal 23 febbraio 2020, hanno comportato una forte riduzione della maggior parte delle attività produttive nazionali. Com'è noto, in prima istanza, sono stati chiusi tutti gli edifici scolastici con interruzione dell'attività. Successivamente, mediante decretazioni d'urgenza e ordinanze regionali, si è proseguito con il cosiddetto "lockdown", ovvero la sospensione completa della maggior parte delle attività produttive e commerciali con conseguente forte limitazione degli spostamenti umani per una politica di distanziamento sociale al fine di contenimento della diffusione del virus. Di conseguenza, alcune attività della società hanno subito una contrazione ed in particolare sono state sensibilmente colpite le attività di trasporto scolastico, di trasporto disabili e anziani, di noleggio autobus con conducente e di gestione della sosta e dei permessi ZTL, queste ultime a causa delle Ordinanze del Sindaco di Reggio Emilia di sospensione del pagamento della sosta sul territorio cittadino dal 17/3 al 17/5 e della norma contenuta all'art. 103, comma 2, della Legge n. 27 del 24/04/2020 di conversione del D.L. "Cura Italia" che ha prorogato al 31/10/2020 la validità dei permessi ZTL in scadenza tra il 31/1/2020 e il 31/7/2020.



E', pertanto, opportuno in questa sede evidenziare come la Società, allo stato attuale, ha reagito tempestivamente ad una temporanea contrazione dei ricavi, ponendo in essere tutte le azioni necessarie per potere contenere il danno. Essendo le principali attività aziendali incentrate sul trasporto passeggeri, ovvero di cosiddetto "labuor intensive", la società, per contenere il costo del personale dipendente, ha agito utilizzando sia gli ammortizzatori sociali sia le ferie sia i "recupero ore lavoro" del personale medesimo. Inoltre, per quelle attività in cui le prestazioni hanno subito un maggiore impatto negativo (trasporto scolastico/disabili e gestione della sosta), la società ha già avviato un'interlocuzione con gli Enti committenti al fine di valutare la possibilità di un riconoscimento economico a ristoro, anche parziale, dei costi fissi incompressibili egualmente sostenuti.

Alla data odierna è difficile poter prevedere l'evoluzione dei ricavi vista l'incertezza sulla ripresa delle attività e sullo sviluppo della diffusione del virus. In considerazione delle misure di distanziamento sociale da attuare anche a bordo dei mezzi di trasporto pubblico, non è da escludere che, con la ripresa delle attività scolastiche, sia necessaria una maggiore offerta di servizio, a cui la società potrà essere chiamata a compiere: pertanto, si può prospettare che nell'ultimo trimestre del 2020 vi sia un recupero del fatturato perso durante il periodo di *lockdown*.

## **9. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO**

### **Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale ex art. 6 D. Lgs. n. 175/2016**

Con il decreto legislativo n. 175 del 19 agosto 2016, recante il "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica", è stata attuata la delega, contenuta negli articoli 16 e 18 della legge n. 124/2015, per il riordino della disciplina in materia di partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche. L'articolo 6 del suddetto decreto stabilisce che le società soggette al controllo pubblico adottino uno specifico programma di valutazione del rischio di crisi aziendale; l'articolo 14 del medesimo D. Lgs. 175/2016 prevede che, qualora affiorino nella predisposizione di detto programma, uno o più indicatori di una potenziale crisi aziendale, l'organo di vertice della società a controllo pubblico deve adottare i provvedimenti che si rendono necessari per arrestare l'aggravarsi della crisi, per circoscrivere gli effetti ed eliminare le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento.

Dalla valutazione degli indici di bilancio riportati al precedente capitolo 2 e da quanto espresso al precedente capitolo 3 "Principali Rischi e Incertezze", si può ritenere che il rischio di crisi aziendale sia al momento insussistente o comunque non degno di specifiche azioni di contenimento.



In caso di ulteriore prolungamento dell'emergenza legata all'epidemia da Covid-19 anche nel periodo autunnale, la valutazione del rischio di crisi aziendale andrà riveduto.

## **Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi**

### **Organi societari di amministrazione e controllo**

Il sistema di gestione dei rischi d'impresa non può prescindere da una valutazione degli attuali assetti di amministrazione e controllo a cui la società risulta sottoposta.

Ad oggi la società risulta amministrata da un Consiglio di Amministrazione, composto da 3 membri. Con delibera del CdA del 09/09/2019 è stato nominato un Amministratore Delegato, a cui sono stati attribuiti poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, nel rispetto e nell'ambito dei programmi, delle direttive, degli indirizzi e dei budget di spesa approvati preventivamente dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione di revisione legale è affidata al Collegio Sindacale a cui compete, nell'ambito dell'attività di revisione legale, l'espressione del giudizio sul bilancio d'esercizio, nonché sulla verifica, nel corso dell'esercizio, della regolare tenuta della contabilità sociale e della corretta rilevazione dei fatti di gestione.

Al Collegio Sindacale compete il controllo di legittimità e di rispetto delle procedure e delle prassi operative sui procedimenti decisionali degli amministratori (essendo escluso il controllo di merito sull'opportunità e convenienza delle scelte decisionali degli stessi).

Il sistema di controllo risulta, pertanto, conforme a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 3 del TU Partecipate che, per le s.r.l. a controllo pubblico, dispone che l'atto costitutivo o lo statuto deve in ogni caso prevedere la nomina dell'organo di controllo o di un revisore.

### **Modello ex D. Lgs. 231/2001, Codice Etico e responsabilità amministrativa degli enti**

Il decreto legislativo 231/2001 disciplina la responsabilità amministrativa degli enti conseguente alla commissione, da parte di particolari soggetti, di determinati reati perpetrati nell'interesse o a vantaggio dell'ente.

La responsabilità amministrativa degli enti è autonoma rispetto alla responsabilità penale della persona fisica che ha commesso il reato; non sostituisce ma si aggiunge a quella personale dell'individuo che ha commesso il reato. Un ente oggi può dunque essere dichiarato responsabile, e di conseguenza incorrere in sanzioni pecuniarie o interdittive, per determinati reati specificati nella norma compiuti da soggetti della struttura organizzativa nell'interesse o a vantaggio dell'ente stesso.



La responsabilità può tuttavia essere esclusa se l'ente coinvolto ha, tra l'altro, adottato ed efficacemente attuato, prima della commissione dei reati, modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. n. 231/2001 idonei a prevenire i reati stessi.

La società si è, pertanto, dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001, adottato per la prima volta nel 2015, al fine di prevenire la commissione di illeciti e sensibilizzare i dipendenti e i collaboratori della società ad assumere comportamenti corretti e trasparenti.

Con l'introduzione di un sistema di controllo imprenditoriale e la divulgazione di principi etici chiari al cui rispetto sono tutti tenuti, la società non solo assolve ad una previsione normativa, ma intende consolidare una cultura aziendale ispirata ai valori dichiarati.

A tutela della qualità della propria organizzazione, la società ha adottato nel 2015 anche un proprio Codice Etico che contiene l'insieme dei valori, principi, e regole di comportamento di riferimento. Principi ispiratori sono la trasparenza, la verificabilità e l'imparzialità affinché tutte le attività della società siano svolte nell'osservanza della legge con integrità, correttezza e rispetto della persona.

L'Organismo di Vigilanza, organo monocratico autonomo e indipendente presente nella società dal 2015, vigila sull'osservanza del Modello 231/2001 e sulla validità e adeguatezza dello stesso attraverso:

- attività di verifica e monitoraggio sui flussi informativi provenienti dalle aree aziendali coinvolte nei processi sensibili;
- verifiche e audit interni con il Responsabile dell'Ufficio Legale;
- revisione/ aggiornamento del Modello e del Codice Etico annuale e ad hoc;
- coordinamento con il Responsabile Anticorruzione e Trasparenza;
- attività formativa/informativa per sostenere e diffondere gli aggiornamenti del Modello e del Codice Etico.

### **Prevenzione della Corruzione e Trasparenza**

In attuazione delle disposizioni normative (tra le quali, le più rilevanti sono la Legge n. 190/2012, il D. Lgs. 33/2013 e il D. Lgs. n. 39/2013) e delle deliberazioni dell'ANAC in materia, la società si è dotata di un Piano Triennale di prevenzione della Corruzione integrato con apposita sezione dedicata all'attuazione degli obblighi di trasparenza (PTPCT).

Obiettivo è l'adozione di un approccio globale alle strategie che la società adotta per la prevenzione alla corruzione, trasparenza e integrità in sinergia con il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla società.



Il PTPCT è, dunque, un documento di programma che, con misure obbligatorie per legge e misure specifiche in funzione della tipicità del contesto societario, persegue l'obiettivo di:

- ridurre le opportunità che si manifestino casi di corruzione;
- aumentare la capacità di individuare casi di corruzione;
- creare un contesto sfavorevole alla corruzione;
- garantire la massima trasparenza degli atti e della propria azione organizzativa.

Il PTPCT approvato dal Consiglio di Amministrazione viene pubblicato sul sito aziendale nella sezione "Società Trasparente". Nella stessa sezione, trova spazio la pubblicità di documenti, informazioni e dati propri della società per favorire forme diffuse di controllo sull'agire amministrativo e per svolgere una importante azione di deterrente per potenziali condotte illegali o irregolari.

Sul rispetto degli obblighi di trasparenza e di prevenzione della corruzione vigila il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza. È altresì prevista l'attestazione sull'assolvimento degli obblighi di pubblicazione da parte dell'Organo di controllo che svolge funzioni analoghe all'OIV, che nel caso della società, è rappresentato dall'ODV.

## **10. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO**

Signori Soci, Vi proponiamo di approvare il Bilancio di esercizio al 31/12/2019 e di destinare l'utile così come indicato in nota integrativa.

*Reggio Emilia, 27/05/2020*

*Per Il Consiglio di Amministrazione*

*Il Presidente  
Francesca Preite*