

## **SRM - Società Reti e Mobilità Srl**

Sede in Bologna, via A. Calzoni 1/3 - Capitale sociale € 9.871.300,00 i.v.

Iscrizione Registro Imprese di Bologna e C.F.: 02379841204

Soggetta a direzione e coordinamento di Comune e Città Metropolitana di Bologna ex art. 2497-bis Codice Civile

### Relazione sulla gestione del bilancio al 31.12.2022

Signori Soci,

nella Nota Integrativa Vi sono fornite notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31.12.2022. Il progetto di bilancio dell'esercizio 2022, sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, riporta un utile netto di € 217.960.

Nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, si forniscono notizie attinenti la situazione della Vostra Società e le informazioni sull'andamento della gestione. La presente relazione, redatta con valori espressi in unità di Euro, viene presentata a corredo del Bilancio d'esercizio al fine di fornire informazioni reddituali, patrimoniali, finanziarie e gestionali della Società corredate, ove possibile, di elementi storici e valutazioni prospettiche.

### **Approvazione del bilancio d'esercizio**

Il 31 gennaio 2020 il Consiglio dei ministri n. 27/2020 ha deliberato lo stato di emergenza sanitaria per l'epidemia da coronavirus COVID-19, a seguito dell'emergenza di sanità pubblica di interesse internazionale, dichiarata dall'OMS. Alla luce della dichiarazione di emergenza internazionale dell'OMS, il Consiglio dei Ministri ha attivato gli strumenti normativi precauzionali, previsti nel nostro ordinamento per tali casi.

Il Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18 Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 ha previsto all'articolo 106:

*2. Con l'avviso di convocazione delle assemblee ordinarie o straordinarie le società per azioni, le società in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, e le società cooperative e le mutue assicuratrici possono prevedere, anche in deroga alle diverse disposizioni statutarie, l'espressione del voto in via elettronica o per corrispondenza e l'intervento all'assemblea mediante mezzi di telecomunicazione; le predette società possono altresì prevedere che l'assemblea si svolga, anche esclusivamente, mediante mezzi di telecomunicazione che garantiscano l'identificazione dei partecipanti, la loro partecipazione e l'esercizio del diritto di voto, ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 2370, quarto comma, 2479-bis, quarto comma, e 2538, sesto comma, codice civile senza in ogni caso la necessità che*

*si trovino nel medesimo luogo, ove previsti, il presidente, il segretario o il notaio.*

*3. Le società a responsabilità limitata possono, inoltre, consentire, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 2479, quarto comma, del codice civile e alle diverse disposizioni statutarie, che l'espressione del voto avvenga mediante consultazione scritta o per consenso espresso per iscritto.*

L'art. 3, comma 10 – undecies del c.d. Decreto Milleproroghe per il 2023 (Legge 24 febbraio 2023 n. 14, di conversione del D.L. 29 dicembre 2022, n. 198), stabilisce che il termine delle norme che consentono lo svolgimento in forma semplificata delle assemblee societarie è prorogato al 31 luglio 2023. Le assemblee potranno quindi svolgersi secondo una delle modalità previste dai commi 2 e 3 dell'art. 106 del Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18 in deroga alle disposizioni statutarie.

### **Informativa sulla Società**

In continuità con quanto avviato nel corso del 2020, anche sull'anno 2022 ha avuto efficacia la proroga al 31 agosto 2024 dei contratti di servizio e di affitto di ramo d'azienda che regolano l'affidamento del Tpl.

Il 31 marzo ha avuto termine l'emergenza pandemica; sono stati pertanto ripristinati i limiti di capacità consueti e ridotti i servizi potenziati per l'utenza scolastica. La SRM ha continuato a gestire i fondi relativi ai mancati introiti e ai servizi aggiuntivi, i quali sono regolati da normative statali che hanno bisogno di essere recepite a livello regionale e locale.

In questa situazione si è innescato, avendo registrato un picco di tutta evidenza con l'invasione militare dell'Ucraina, il fenomeno dell'incremento dei costi per la produzione dei servizi, essenzialmente in termini di energia di trazione.

I servizi saranno impattati, con l'anno prossimo e sulla base della programmazione condotta nel corso dell'anno, da importanti progettazioni infrastrutturali, fra queste in particolare il Passante e la tranvia, senza però dimenticare il Pontelungo e via Carbonesi.

I contratti per servizi aggiuntivi hanno continuato a registrare evoluzioni, fra queste in particolare nel periodo estivo il Comune di Bologna e la TPB hanno condotto la progettazione di un potenziamento del servizio notturno su più direttrici, con estensione dell'orario all'intera giornata, prevedendo anche il raggiungimento di capolinea esterni ai confini comunali.

Nel corso dell'anno il Comune di Bologna si è dato l'obiettivo di istituire il limite di velocità sulla viabilità comunale a 30 km/h, fatta eccezione per particolari e specifici archi stradali. La SRM ha partecipato successivamente ad alcuni incontri che potessero cominciare a far luce sulle conseguenze per il servizio di Tpl, urbano e sub/extraurbano di attraversamento. In particolare, sono stati analizzati insieme col

Comune i primi dati alimentati dai sistemi di rilevazione automatica della marcia, nonché dalle risultanze dell'iniziativa "Bella Mossa" del 2018.

È emersa la criticità del numero di studenti che accedono alle scuole col Tpl. Durante la fase pandemica, purtroppo, il monitoraggio di tali esigenze ha subito un calo qualitativo per effetto dei numerosi e rilevanti condizionamenti che tale fenomeno ha registrato. Da un lato, la domanda si è ridotta per il fatto che i mezzi presentavano criticità percepite di potenziale contagio e per il fenomeno della didattica a distanza (DAD), inoltre essa si è articolata in modo molto diverso da quanto a regime, sostanzialmente diluendosi, per effetto di riorganizzazione degli orari e delle sedi di insegnamento; dall'altro essa si è incrementata per i vincoli di carico, che hanno innescato la produzione di servizi aggiuntivi, e per l'iniziativa combinata della Regione, avviata in sovrapposizione con la pandemia, che ha determinato la disponibilità del titolo di abbonamento gratuito per un numero rilevantissimo di studenti. Queste dinamiche, che si complicano poiché complesse e integrate fra loro, hanno registrato un picco a settembre 2022, con la ripresa dell'attività scolastica, nonché atteso anche a settembre 2023. A complicare ulteriormente la situazione a Bologna si registra un incremento della popolazione studentesca che può essere stimato – sulla base dei calcoli e delle verifiche condotte col coordinamento della Città metropolitana – in circa 1.900 studenti per il 2022. La Regione, reagendo all'esigenza manifestata dal bacino bolognese, ha attivato nuove risorse per il potenziamento dei servizi minimi.

In esito al confronto condotto fra tutte le parti interessate a livello regionale, è stato approvato il Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022/24.

Al termine di marzo la TPB ha avanzato richiesta di poter effettuare la manovra tariffaria di adeguamento all'indice di inflazione dell'ISTAT. Da allora, e sulla scorta di elementi già anticipati agli enti responsabili, si è avviato il confronto fra le parti interessate (Comune di Bologna, Città metropolitana e Comune di Imola), che però non si è concluso prima della fine dell'anno.

È proseguita inoltre la gestione dei fondi straordinari per l'esercizio del Tpl, che coprono i mancati introiti e i servizi aggiuntivi, nonché regolano la costanza dei corrispettivi previsti dai contratti di servizio in essere. È prevista una verifica di sovra-compensazione che nel corso dell'anno, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è stata resa pluriennale e che pertanto sarà condotta solo dopo la chiusura dell'esercizio.

Provvedimenti puntuali sono stati organizzati e attuati per fare fronte al caro carburanti. Confluiranno necessariamente tutti nella verifica di sovra-compensazione che dovrà essere condotta relativamente al contratto SRM-TPB.

È proseguita sull'intero anno l'attività di accertamento esteso affidata alla TPB. Con l'avvio delle attività di gestione dell'accertamento in capo alla Bomob si è creata una condizione di sovrapposibilità dei due operatori che il Comune ha voluto trattare con particolare attenzione, vista soprattutto l'esigenza organizzativa espressa dalla Polizia Locale. In corso d'anno è stata affidata analoga attività anche alla Bomob.

In data 8 febbraio si è tenuto il secondo Comitato di coordinamento per la trattazione del tema della gara da organizzare perché abbia effetto da settembre 2024 (il primo Comitato si è tenuto in marzo 2021). È stata presentata ai delegati la situazione per come si è evoluta nell'ultimo anno ed è stata trasmessa alle parti interessate la bozza di comunicazione all'ART e all'AGCM predisposta dalla SRM. In data 16 maggio si è tenuto un ulteriore Comitato di coordinamento per la trattazione del tema della gara da organizzare. Ci si è posti, in particolare, il tema se la gara del Tpl debba avere per oggetto anche il servizio tranviario o viceversa. In buona sostanza si tratta di scegliere se fare una gara con un affidamento di lungo termine che contenga Tpl su gomma e sistema tranviario dal 2024 per 15 anni, oppure due gare con oggetto diverso, nello specifico una relativa al Tpl per come si va ad impoverire di alcuni servizi e una relativa al tram per come si va ad arricchire nel tempo, in corso di affidamento, di servizi infrastrutturati. In esito a confronto, il Comitato ha ritenuto ragionevole la gara unica, che prevede di integrare la sosta e il tram, per ovvie ragioni di garanzia di integrazione.

In data 29 settembre si è tenuto il quarto Comitato di coordinamento avente ad oggetto la trattazione del tema; consolidata un'identità di vedute sull'ipotesi di una gara unica, comprendente nel sistema del Tpl anche l'esercizio del tram, è stata rappresentata una bozza di piano di lavoro che evidenzia la scadenza dei passaggi principali; alcuni passaggi preliminari spettano agli enti e non all'Agenzia e servono a formalizzare l'impegno che la SRM è pronta a garantire. In particolare, va avviato un confronto con la Regione, propedeutico anche alla relazione con l'ART e l'AGCM, Autorità che hanno un ruolo molto importante in un affidamento come quello di cui si parla. Nel corso dell'anno si sono tenuti alcuni incontri sul tema anche con le OOSS, che hanno richiesto confronti, con specifico riferimento alla clausola sociale.

È entrato in vigore il decreto legislativo in materia di servizi pubblici locali. Tale provvedimento si innesta su un quadro normativo piuttosto articolato, che vede per esempio – per la prima volta – avere efficacia l'art. 9, comma 1, della L. 118/21, in materia di concorrenza, previsione che impatta significativamente sul processo di affidamento del Tpl bolognese tragguardato al 2024.

Hanno continuato a essere portate avanti le diverse iniziative di investimento sul bacino, in capo alla SRM. In particolare, è stata sottoscritta – in esito a prolungato confronto – la convenzione PNRR relativa ai fondi riconosciuti al Comune di Bologna per il rinnovo delle flotte Tpl, destinati a investimenti su mezzi alimentati a idrogeno e alle relative infrastrutture. È costata un certo impegno

delle parti la definizione della proprietà a regime delle infrastrutture.

All'inizio di novembre la Giunta della Regione Emilia-Romagna ha adottato la delibera n. 1828, recante "Attuazione del comma 5-bis dell'art. 24 DL n. 4/22 convertito con legge 28 marzo 2022 n. 25 – Proroga dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4, paragrafo 4, Regolamento UE n. 1370/07". In data 25 novembre la TPB ha scritto alla SRM chiedendo di avviare un percorso volto a prorogare il vigente contratto di servizio per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino della Città metropolitana di Bologna fino al 31 dicembre 2026, con la riserva di produrre tutta la documentazione necessaria a supporto. È in corso il confronto fra le parti inerente la scelta di concedere una proroga del contratto di servizio in essere.

Come da convenzione sottoscritta tra il Comune di Bologna e la SRM in data 4 marzo 2021, facente riferimento all'art. 35 del contratto di concessione di progettazione, costruzione e gestione di una infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" tra l'aeroporto G. Marconi e la Stazione centrale di Bologna, la SRM ha supportato anche per l'anno 2022 il Comune di Bologna nella gestione della fase di erogazione del servizio di Tpl al pubblico.

Essa ha operato nella direzione del miglioramento del monitoraggio operativo del servizio, della classificazione del people-mover come Tpl e della MEX come Agente contabile, dell'analisi del venduto, in particolare per la definizione del numero viaggiatori utili al calcolo del contributo/canone regolati dal contratto, della trattazione dell'istanza di revisione delle tariffe secondo l'art. 41 del contratto, nonché della definizione del contributo per mancati introiti causati dalla pandemia Covid-19, questione di assoluta rilevanza e del tutto innovativa rispetto al contratto sottoscritto.

È stato oggetto di confronto fra le parti anche l'avvio di servizi di relazione fra l'aeroporto e la stazione in orari "esterni" a quelli di esercizio, che si è concluso con la messa in servizio della linea 940, ricompresa nel contratto di concessione del people-mover.

La convenzione sottoscritta a marzo 2021 è destinata a scadere a dicembre 2023.

Circa l'affitto di ramo d'azienda, la TPER ha presentato in corso d'anno, in esito a richieste specifiche, la revisione del Piano degli investimenti che recepisce tutte le modifiche necessarie per la gestione dei numerosi investimenti in corso, anche e soprattutto innescati da interventi finanziati di rinnovo del parco mezzi, che impattano sull'infrastruttura elettrica di alimentazione.

La questione relativa all'accatastamento del deposito-officina di via Ferrarese si trascina dal 2016, in esito alle valutazioni effettuate dall'Agenzia in relazione alla categoria catastale da attribuire all'immobile di proprietà della SRM, attualmente incluso nell'affitto di ramo d'azienda al gestore del servizio di Tpl, individuata nella D7 in luogo della pre-esistente E3 (esente ai fini IMU). La controversia descritta ha avuto esito positivo per la SRM sia presso la Commissione tributaria provinciale, sia presso

quella regionale. Il termine per la presentazione del ricorso in Cassazione era previsto per il 22 marzo 2022, data entro la quale alla SRM non è stato notificato alcun provvedimento.

Nel 2021 era stato notificato un Avviso di accertamento del tutto analogo, relativo al deposito-officina di via Due Madonne, anch'esso in uso all'affidatario del Tpl, a seguito di nuova determinazione del classamento da E3 a D7 effettuato dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio provinciale del territorio di Bologna. La Corte di Giustizia Tributaria di I grado di Bologna Sezione 2, riunita in udienza il 28/10/2022 ha accolto il ricorso della SRM. La sentenza è stata depositata il 16/11/2022, per cui si rende definitiva, in assenza di impugnazioni, il 16/05/2023.

Continuano ad avere una rilevanza significativa le attività che la SRM conduce a supporto dell'attività degli enti soci, con un peso che nel 2022 è stato di 150-170 ore a trimestre.

In relazione con la delega assegnata alla SRM, essa ha gestito gli affidamenti del bike- e del car-sharing. Il 2022 è stato altresì caratterizzato dal confronto con gli operatori circa i finanziamenti riconosciuti al Comune di Bologna per il potenziamento e la promozione dei servizi di sharing attivi in città (React-EU e PRIMUS).

È stato approvato il DL 16 giugno 2022, n. 68, dal titolo "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili", il quale prevede lo stanziamento di risorse regionali "per promuovere la sperimentazione di servizi di sharing-mobility, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024" in misura dello 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Ha avuto efficacia la delibera assunta dal Comune di Bologna in data 30 giugno 2022, avente per oggetto "Approvazione dello schema di convenzione tra il Comune di Bologna e l'Agenzia della mobilità SRM, avente a oggetto le attività di realizzazione del progetto React-EU e del progetto PRIMUS". Essa ha anche stabilito, in particolare circa il car-sharing, la proroga triennale dei contratti e il limite incrementato a 600 veicoli, in quanto propedeutici ai finanziamenti.

Nell'anno ha avuto seguito il contratto avviato con effetto dal mese di novembre 2021 col quale la Bomob ha sostituito la TPER come soggetto affidatario della gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari. Il nuovo contratto ha assorbito anche quello sottoscritto con la NCV/Logital per la gestione del parcheggio Antistadio.

Sono emersi diversi temi, tutti di particolare rilevanza anche se su aspetti molto diversificati.

La Bomob ha chiesto, in avvio d'anno e in ragione della complessità della procedura e anche dell'impatto della pandemia, di poter posticipare la messa a regime della reportistica da rendere alla SRM. È stato fornito, in accordo col Comune, un riscontro puntuale di sostanziale assenso e anche di

elencazione delle priorità attese.

Hanno registrato un'alta frequenza i confronti con le organizzazioni sindacali, allargati anche alla presenza delle istituzioni, nonché alla commissione consiliare.

È stata posticipata a febbraio 2023 l'espansione del Piano sosta a tre aree periferiche per circa 5.000 stalli complessivi.

Con la trasmissione della reportistica contrattuale, alla fine di novembre è stata condivisa la versione più aggiornata del conto economico previsionale 2022 della gestione della sosta affidata alla Bomob. Da interlocuzioni informali del gestore col Comune e con la SRM, è stata anticipata l'intenzione di chiedere il riequilibrio del PEF, nel contesto delle disposizioni recate dall'art. 165 del d.lgs. 50/16.

Infine, tenutasi il 5 maggio 2022 presso il Consiglio di Stato l'udienza di merito per la discussione del ricorso in appello della TPER, in data 10 novembre 2022 è stata pubblicata la sentenza che accoglie le ragioni della SRM e rigetta definitivamente il ricorso della TPER.

Chiusa la fase pandemica, in particolare l'effetto delle proroghe ai provvedimenti amministrativi previsti per legge, nel corso dell'anno si sono incrementati significativamente i rinnovi delle autorizzazioni all'esercizio del NCC-bus in essere, già scadute nel tempo, ma mantenute in condizione di validità dai provvedimenti emergenziali.

Circa la promozione della mobilità sostenibile e i progetti finanziati, si è concluso il 30 giugno 2022 il progetto SMACKER, il progetto TRIPS ha concluso a dicembre 2022 la fase di implementazione delle azioni-pilota, il 26 aprile è stata presentata una proposta di progetto Horizon Europe denominata SPINE sotto la guida di Inlecom con la collaborazione dell'Università dell'Egeo, che coinvolge il Comune di Bologna e la SRM che è stata approvata e il progetto è stato avviato il 1° gennaio 2023; inoltre, la proposta DREAM\_PACE che la SRM ha presentato il 23 febbraio in qualità di coordinatore nell'ambito del programma Central Europe quale follow-up dei progetti SMACKER e Dinaxibility4CE è stata approvata dal Segretariato congiunto e ha ottenuto il finanziamento.

L'attività del CCU ha continuato a registrare un buon ritmo, la TPB/TPER ha confermato la sua partecipazione a tutte le occasioni di incontro. Rimane vivo e oggetto di grande attenzione, in particolare, il percorso verso l'accordo di conciliazione.

Per l'intero anno la SRM ha collaborato con le associazioni di settore, in particolare federMobilità e UITP. Anche con l'Osservatorio sharing mobility la collaborazione è da considerare proficua.

Sono state garantite le attività in materia di trasparenza, anticorruzione, 231, privacy e ulteriori (antiriciclaggio, ecc.), anche in relazione con gli uffici degli enti locali, le quali registrano continui e complessi aggiornamenti a una normativa di riferimento che è gestita da soggetti diversi.

## Prospetto riepilogativo

SRM		Cons 2020		Cons 2021		Cons 2022	
		2020/2019		2021/2020		2020/2019	
Ricavi							
	Contributi TPL RER (SSMM + L 1/02)	98.195.074	15,28%	100.969.690	2,83%	110.093.640	9,04%
	<i>di cui commissione trattenuta</i>	638.273	0,71%	638.273	0,71%	638.273	0,71%
	Contributi CCNL	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,00%
	Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	6.323.990	-11,17%	7.017.277	10,96%	7.167.864	2,15%
	Introiti e contributi progetti EU	86.808	122,64%	166.677	92,01%	152.777	-8,34%
	Altri ricavi	675.240	9,07%	731.514	8,33%	811.707	10,96%
	<i>di cui canone affitto</i>	435.351	0,10%	434.045	-0,30%	449.671	3,60%
	<i>di cui contributo Comune sosta e People mover</i>	110.656	125,00%	177.705	60,59%	200.000	12,55%
	<i>di cui contributi da soci per iniziative</i>	-		220		68.360	30936,05%
	<i>Altro</i>	129.233	-4,26%	119.543	-7,50%	93.676	-21,64%
	<b>TOTALE</b>	<b>114.982.526</b>	<b>12,01%</b>	<b>118.586.570</b>	<b>3,13%</b>	<b>127.927.400</b>	<b>7,88%</b>
Costi							
	Corrispettivi contrattuali e CCNL	113.607.915	12,01%	117.179.405	3,14%	126.419.320	7,89%
	Costo Personale agenzia	629.693	0,15%	645.578	2,52%	665.163	3,03%
	Costo Personale interamente EU	58.986	82,55%	62.534	6,02%	71.745	14,73%
	Altri costi	654.590	-0,43%	1.537.055	134,81%	586.230	-61,86%
	<i>Consulenze e servizi amm.vi</i>	77.183	-22,71%	171.042	121,60%	95.906	-43,93%
	<i>Compensa Amministratore Unico</i>	41.600	0,00%	41.600	0,00%	41.600	0,00%
	<i>Compensi sindaci</i>	36.400	0,00%	36.400	0,00%	36.400	0,00%
	<i>Fidejussioni IVA e spese bancarie</i>	1.125	6,12%	3.731	231,59%	1.953	-47,65%
	<i>Servizi per indagini e controlli</i>	15.208	-13,00%	-	-100,00%	15.208	
	<i>Fitti per beni di terzi e ass sw</i>	60.190	-9,95%	80.686	34,05%	112.591	39,54%
	<i>Utenze, pulizia e logistiche</i>	34.693	-1,60%	35.846	3,32%	46.172	28,80%
	<i>IMU, imposte e tasse, bolli</i>	267.641	5,33%	1.083.119	304,69%	118.371	-89,07%
	<i>Assicurazione RC società</i>	10.892	0,00%	12.426	14,08%	8.450	-31,99%
	<i>Costo servizi Lepida/contr. SRM gestori</i>	45.992	43,72%	-	-100,00%	-	
	<i>Quote iscriz. ass. organismi naz. int.</i>	14.330	0,10%	15.797	10,24%	16.854	6,69%
	<i>Spese rappresentanza e trasferta</i>	2.359	-78,12%	4.659	97,54%	5.266	13,03%
	<i>Acq. materie prime, canc, stampati, pubblicazioni</i>	11.882	291,86%	16.379	37,85%	44.590	172,24%
	<i>Acquisto incentivi iniziative mobilità sostenibile</i>	-		-		-	
	<i>Gare/Convegni/Att.funz.PUMS/Att.soci</i>	-		900		900	
	<i>Altro</i>	35.095	3,72%	34.471	-1,78%	41.968	21,75%
	<b>TOTALE</b>	<b>114.951.183</b>	<b>11,88%</b>	<b>119.424.571</b>	<b>3,89%</b>	<b>127.742.459</b>	<b>6,96%</b>
MOL		<b>31.343</b>	<b>-137,06%</b>	<b>838.001</b>	<b>-2773,67%</b>	<b>184.941</b>	<b>-122,07%</b>
	Ammortamenti	7.962	-29,16%	14.983	88,18%	36.703	144,97%
EBIT		<b>23.381</b>	<b>-124,40%</b>	<b>852.984</b>	<b>-3748,20%</b>	<b>148.238</b>	<b>-117,38%</b>
	Componenti straordinarie	25.337	4142,77%	1.044.276	4021,55%	10.890	-101,04%
	Interessi attivi su c/c bancari	2.056	-95,10%	1.147	-44,20%	609	-46,92%
	Interessi attivi su rimb IVA	525	99,25%	16	-97,02%	-	-100,00%
	Interessi pass soci anticipazione	-		-		-	
	Interessi attivi su conguaglio affitto	5.613	-94,31%	1.133	-79,82%	162.726	14266,22%
	Interessi pass ritardo pagamenti	-		18	-98,45%	679	
	Utili/perdite su cambio	-		-		-	
EBT		<b>56.894</b>	<b>27,82%</b>	<b>193.587</b>	<b>240,26%</b>	<b>300.005</b>	<b>54,97%</b>
	IRAP	-		9.122	-3,75%	9.818	9,00%
	IRES	-		67.772	-2,22%	93.338	79,97%
	Imposte anticipate	50.610	-7,09%	3.920	-92,25%	21.111	438,55%
EAT		<b>30.610</b>		<b>136.636</b>		<b>217.960</b>	

Ai fini della comparabilità con gli anni precedenti, in questa tabella si è scelto di riclassificare le componenti straordinarie (sopravvenienze attive per € 1.044.276) in una voce dedicata. Nella riclassificazione presente nel formato xbrl nella nota integrativa le sopravvenienze sono invece incluse nelle correlate voci di costo e ricavo. Ciò produce un disallineamento nei totali, che scompare nella quantificazione del risultato d'esercizio ante imposte.

I ricavi complessivi crescono rispetto al 2021 di € 9.340.830 frutto di variazioni positive e negative dei diversi elementi che li compongono: le entrate da contributi regionali sono aumentate di circa 9,12 M€

in massima parte per effetto dei nuovi contributi regionali per l'integrazione tariffaria denominata "SaltaSu!" che vale circa 3,77 M€, per i contributi causa COVID per l'integrazione dei ricavi tariffari che valgono 12,53 M€, per i contributi per il rinnovo del parco mezzi che incidono per circa 5,76 M€, mentre diminuiscono i servizi aggiuntivi scolastici e integrativi che incidono per 3,79 M€ contro i 4,18 M€ del 2021.

Si registra un aumento dei contributi dei Comuni per servizi e integrazioni tariffarie di circa € 150.537. I ricavi da progetti europei sono in lieve calo rispetto al 2021 e si basano sulle rendicontazioni del personale impiegato e delle spese sostenute per le attività previste dei progetti. La voce degli altri ricavi aumenta di € 80.193 rispetto all'esercizio precedente, principalmente per effetto dei contributi per il monitoraggio del PUMS a copertura delle spese sostenute che impattano per € 68.360 in esito alla sottoscrizione della relativa convenzione 2021-2022.

A fronte dell'aumento del 7,88% dei ricavi rispetto al 2021, i costi sono aumentati di € 8.317.888, corrispondenti al 6,96% in più rispetto all'anno precedente, in gran parte dovuti all'aumento dei corrispettivi e dei contributi da riversare ai gestori. Di seguito si fornisce il dettaglio dei contributi ricevuti dalla SRM:

	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022
Contributi SSMM e CCNL da RER	89.675.741	89.937.236
<i>Contributi servizi minimi (al netto della commissione)</i>	79.336.055	79.597.549
<i>Contributo CCNL</i>	9.701.413	9.701.413
<i>Commissione su contributi regionali + int soci</i>	638.273	638.273
<i>Maggiori servizi</i>	0	0
Contributi ex L. 1/2002	23.831	6.608
Integrazione contributi Enti /RER	15.583.801	20.297.974
Contributi acquisto mezzi	1.203.923	5.762.307
Contributi SSAA e integrativi	4.183.806	3.790.929
<i>Contributi SSAA CoBo</i>		
<i>Contributi Accertam Esteso CoBo</i>		
<i>Integraz.tariffarie CoBo</i>		
<i>Altro CoBo</i>		
<i>Contributi SSAA Altri Comuni</i>		
<i>Integraz tariffarie Altri Comuni</i>		
	7.017.277	7.167.864

La tabella che segue fornisce un dettaglio ulteriore rispetto ai contributi ricevuti dalla SRM per i servizi aggiuntivi, l'accertamento esteso e le integrazioni tariffarie del Comune di Bologna e degli altri enti locali (esclusa la Regione):

	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022
Comune di Bologna Servizi Aggiuntivi	€ 2.765.033,13	€ 2.874.793,96
Comune di Bologna Accertamento Esteso	€ 809.543,30	€ 815.000,00

Comune di Bologna Integrazioni Tariffarie	€ 840.400,00	€ 805.900,00
Comune di Bologna Acquisto Titoli	€ 34.900,00	€ 33.500,00
Altri Enti Servizi Aggiuntivi	€ 2.213.722,16	€ 2.308.245,55
Altri Enti Integrazioni Tariffarie	€ 350.394,92	€ 328.825,84
Altri Enti Acquisto Titoli	€ 3.283,25	€ 1.598,50
<b>Totale</b>	<b>€ 7.017.276,76</b>	<b>€ 7.167.863,85</b>

I corrispettivi contrattuali e i trasferimenti al gestore dei servizi di TPL sono in aumento di circa € 9,24 milioni, corrispondenti a +7,89% rispetto all'anno precedente. Gli altri costi di gestione sono pressoché invariati e sono passati da € 484.055 (al netto dell'accantonamento 2021 pari a € 1.053.000 per la controversia IMU Due Madonne) a € 498.267 (al netto dell'accantonamento IMU 2022 pari a € 87.963) nonostante i costi relativi al monitoraggio del PUMS.

Entrando nel merito delle voci di costo, e in particolare per ciò che concerne il costo del personale si rileva che nel triennio 2020-2022 esso è cresciuto complessivamente del 7%, registrando un incremento nell'ultimo biennio (+ € 28.797) soprattutto per effetto dell'attuazione delle previsioni del Piano assunzioni 2021 che aveva previsto una stabilizzazione con un cambio di livello che ha avuto effetto pro-rata temporis sul 2021 ed è invece andato a regime nel 2022 e per effetto di un notevole innalzamento degli indici di rivalutazione del TFR. Sono inoltre generalmente aumentate le spese di tipo previdenziale (INPS, INAIL, Fondi vari) per una variazione positiva pari a € 4.125 nel biennio 2021-2022. Il costo del personale 2022 equivale a € 736.909 con un aumento sul valore 2021 (€ 707.735) pari al 4,12%.

#### Costi del Personale

	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022
Costi del personale agenzia	645.201	665.163
Costi del personale progetti EU	62.534	71.745
<b>Totale costi del personale di competenza</b>	<b>707.735</b>	<b>736.909</b>

Fino a luglio 2021 compreso, è stata attuata la capitalizzazione dei costi per il bando sosta. A partire da agosto 2021, terminata la fase di gara, è stata creata l'immobilizzazione immateriale "Gara sosta" che ha prodotto un ammortamento sul 2022 pari a € 20.745.

Il numero di dipendenti medio dell'anno, compreso il dirigente in organico, è stato pari a n. 11 unità. Il costo complessivo del personale è stato pari a € 736.909 (esclusi buoni pasto e rimborsi chilometrici) e pertanto il costo medio unitario è di € 66.992 mentre nel 2021 era di € 64.373 e nel 2020 era di € 62.607 con un aumento medio del 3% rispetto all'anno precedente. Tale costo grava interamente sul bilancio SRM, a parte i contributi europei ricevuti, in quanto, per decisione assunta al momento della

costituzione, il contratto di lavoro applicato ai dipendenti è stato quello del Commercio e non quello degli Autoferrotranvieri che, come noto, godono di un rimborso medio pro capite di circa 5.500 €/anno posto a carico dello Stato.

La tabella che segue riporta i costi rilevati per le attività svolte dalla SRM e riclassificati per centri di costo: i dati relativi al costo di personale sono effettivi, ottenuti dal sistema di rilevazione per commessa avviato nel maggio 2012 che considera la valorizzazione oraria del lavoro esattamente corrispondente al personale che ha prestato l'attività. A tali costi vengono aggiunti eventuali costi diretti di rilevante entità imputabili al centro di costo (per l'evidenza dei costi diretti imputati, si veda la tabella successiva) e i costi generali che vengono ripartiti su base percentuale.

I costi operativi sono aumentati di circa € 43.000. Incidono in maniera negativa le spese relative al monitoraggio del PUMS. Per il contenzioso IMU nel 2022 è stato operato un accantonamento pari a € 87.962,55 sul Fondo rischi per il contenzioso IMU Due Madonne. Nella tabella che segue, l'accantonamento non è incluso tra i costi per rendere omogeneo il confronto con gli anni precedenti.

	<b>Costi personale (da rilevaz.)</b>	<b>Altri costi (ripartizione. su valore costi pers.)</b>	<b>Costi 2022</b>	<b>Costi 2021</b>	<b>Differenza 2022-2021</b>
Gestione tecnica contratto di servizio TPL	111.909,61	46.830,18	158.739,79	150.894,04	7.845,76
Gestione amministrativa contratto di servizio TPL	10.448,28	11.845,23	22.293,52	8.739,69	13.553,82
Gestione contratto Servizi Aggiuntivi	8.610,74	3.603,29	12.214,03	18.979,96	-6.765,93
Verifica fermate/percorsi TPL	43.271,73	18.107,67	61.379,40	66.058,44	-4.679,04
Pratiche parco mezzi TPL	32.530,08	13.612,68	46.142,76	51.489,54	-5.346,77
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	26.782,80	11.207,64	37.990,44	39.240,43	-1.249,99
Supporto attività Enti Locali e Regione Emilia-Romagna	54.861,14	90.997,43	145.858,57	89.221,14	56.637,43
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	25.644,05	12.270,12	37.914,17	31.257,55	6.656,62
Progetti EU	84.346,50	93.685,79	178.032,29	149.484,42	28.547,88
Sosta	67.817,99	82.835,09	150.653,08	225.163,49	-74.510,41
Formazione e aggiornamento	28.443,00	11.902,38	40.345,38	50.149,69	-9.804,31
Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale	159.024,86	66.546,23	225.571,08	246.968,36	-21.397,28

Servizi di sharing	46.084,94	19.284,90	65.369,84	41.333,44	24.036,40
People Mover	37.133,07	15.538,86	52.671,93	23.186,41	29.485,52
<b>Totale</b>	<b>736.908,79</b>	<b>498.267,50</b>	<b>*1.235.176,29</b>	<b>*1.192.166,60</b>	<b>43.009,69</b>

\* non contiene il costo per l'accantonamento per IMU.

Le variazioni di costo nei due anni per ciascuna attività appaiono rilevanti in alcuni casi e più stabili in altri.

La gestione del contratto di servizio TPL ha subito un lieve incremento rispetto al 2021, in particolare aumentano le linee di costo relative alla gestione tecnica e amministrativa del contratto di servizio. La ragione dei principali scostamenti risiede nella gestione delle modifiche al piano degli investimenti, nella preparazione tecnica ed amministrativa di documentazione varia a supporto degli enti e del Comitato di coordinamento.

Nel 2022 il tema delle infrastrutture vede una situazione dei costi pressoché stabile.

Il supporto attività EELL subisce un forte incremento per il monitoraggio del PUMS in esito alla sottoscrizione della relativa convenzione. Anche i costi relativi alla gestione del registro NCC ha subito un incremento rispetto al 2021.

Il proseguimento dei progetti SMACKER e TRIPS con le relative implementazioni delle attività pilota ha determinato maggiori costi per i progetti europei e per le attività correlate.

L'attività legata alla gara sosta, notevolmente incrementata nel 2021 per la gestione della chiusura delle fasi di gara, dei controlli sull'aggiudicatario, della definizione e firma del contratto e del subentro del nuovo operatore, nonché per la gestione del contenzioso, presso il TAR prima e il Consiglio di Stato poi, intentato da TPER a seguito dell'esclusione dalla procedura di aggiudicazione, nel 2022 ha subito un calo fisiologico dovuto alla chiusura del contenzioso e delle fasi iniziali dell'affidamento.

La voce "Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale" registra un calo rispetto al 2021, ma resta la voce di costo maggiore, essenzialmente a causa delle molteplici attività in capo all'ufficio AAGG in parte previste dalla normativa vigente (D.Lgs. 231/2001, D.Lgs. 33/2016, D.Lgs. 175/2016, ecc.) e per gli adempimenti di contabilità e gestione del personale, ivi inclusa la preparazione del Piano delle assunzioni presentato nel 2023 e la gestione degli approvvigionamenti.

I costi relativi ai servizi di sharing sono in aumento rispetto al 2021 per la ripresa della piena operatività dei gestori e per la definizione degli incentivi derivanti dal progetto PRIMUS e REACT-EU.

La voce di costo legata al People-mover inserita come nuova commessa nella contabilità industriale della SRM a partire dal 2021 ha subito un netto incremento legato alle attività di supporto al RUP.

Le attività svolte dalla SRM ed elencate nella tabella precedente, accorpate per macrocategorie nella tabella che segue, sono confrontate con le corrispondenti entrate. I costi di personale impiegato sulle

attività ausiliarie connesse al funzionamento stesso della Società (segreteria, protocollo, contabilità, ecc.) sono stati ripartiti in proporzione al peso delle altre attività (ore lavorate complessive).

La colonna "Costi diretti" riporta costi rilevanti riconducibili nello specifico alla macrocategoria individuata.

Riclassificazione per centri di ricavo 2022	Costi personale	Costi diretti	Altri costi	Costi totali	Ricavi totali	Differenza
<b>Gestione contratto di servizio TPL e attività connesse</b>	275.978,23	7.473,00	115.487,04	398.938,27	640.846,65	241.908,38
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	34.453,95		14.417,75	48.871,70	529.216,87	224.802,59
Supporto attività e relazione con enti locali e Regione Emilia-Romagna	70.174,51	68.040,00	29.365,53	167.580,04		
Accantonamento IMU		87.962,55	-	87.962,55		
Promozione mobilità sostenibile e Progetti EU	117.036,74	58.389,79	48.975,70	224.402,23	152.776,62	-71.625,61
Attività gara Sosta	91.584,59	54.455,68	38.324,88	184.365,15	127.734,82	-56.630,33
Servizi di sharing	62.254,38		26.051,24	88.305,61	-	-88.305,61
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	33.519,81	1.539,00	14.026,85	49.085,66	8.532,67	-40.552,99
People-mover	51.906,59		21.721,05	73.627,64	77.049,18	3.421,54
<b>TOTALI **</b>	<b>736.908,79</b>	<b>189.897,47</b>	<b>286.648,98</b>	<b>*1.323.138,84</b>	<b>1.536.156,81</b>	<b>213.017,97</b>

\* Include accantonamento IMU.

\*\* i ricavi del canone car sharing non sono riportati in tabella in quanto utilizzati per servizi di trasporto o integrazioni tariffarie.

Nel 2022 si registra un saldo complessivo positivo fra i costi e le entrate correlate, confermando così la tendenza, già avviata nell'anno 2014 al livellamento fra entrate e costi correlati per le varie attività svolte. Nel caso di specie il saldo è influenzato da un minor accantonamento IMU rispetto al passato (2016-2020) pari a € 87.962,55, dalla mancata assunzione di una risorsa del personale e da una attenta gestione delle spese sostenute dalla Società.

Dall'analisi della tabella emergono alcuni elementi di attenzione:

- l'attività di gestione del contratto TPL, che raggruppa le attività di gestione tecnico/amministrativa dei contratti per i servizi minimi e aggiuntivi di trasporto, le attività di controllo, le verifiche di sicurezza, ha registrato un costo di circa € 398.938 a fronte di maggiori ricavi costituiti principalmente dalla commissione trattenuta sui contributi dedicati ai servizi minimi pari a € 638.273 e da altre entrate minori;

- l'attività legata all'affitto dei beni strumentali di proprietà di SRM ha subito un lieve calo in termini di costi del personale e la differenza con i ricavi è accentuata dal minor accantonamento; tale attività si manifesta in un picco di costi con le scadenze previste dal contratto (verifiche semestrali, Piano degli Investimenti, ecc.); le entrate connesse al contratto di affitto permettono la copertura di parte di altri costi, connessi all'attività propria della Società;
- la promozione della mobilità sostenibile e i progetti europei, più dettagliatamente illustrati in seguito, hanno visto costi di personale per circa € 117.000 (già gravati delle quote di costi delle attività ausiliarie), che, gravati dei costi generali e dei costi diretti raggiungono una quotazione di circa € 224.000. I costi di personale ricomprendono anche l'attività di studio e approfondimento sulla tematica, nonché le candidature relative a nuove proposte progettuali;
- il costo delle risorse interne dedicate alla gestione del contratto relativo alla sosta e delle attività ad essa complementari, anche se diminuito rispetto al 2021, rappresenta un costo significativo raggiungendo la cifra di circa € 184.365. Tra i costi si riportano costi di difesa presso il Consiglio di Stato (€ 33.711) e l'ammortamento dell'immobilizzazione immateriale relativa alla gara sosta (€ 20.745). Tra i ricavi sono riportati € 122.950 riconosciuti dal Comune di Bologna alla SRM per la gestione del contratto di servizio, e € 4.784 facenti riferimento a rimborsi di spese legali da TPER;
- la gestione dei contratti di sharing non registra ricavi ma genera un canone versato da ENI per l'esercizio del car sharing pari a € 66.600 che, su indirizzo del Comune di Bologna, è utilizzato per la copertura di costi derivanti da servizi di trasporto o integrazioni tariffarie e quindi non viene riportato in tabella;
- la gestione del registro NCC riporta nel 2022 una differenza negativa tra costi e ricavi per complessivi € 40.553, in aumento rispetto al 2021. Nel caso di specie, i ricavi tipici che fanno riferimento agli oneri di istruttoria e tenuta registro versati dalle imprese NCC coprono appena circa il 17% dei costi complessivi che la SRM sostiene per gestire l'attività;
- la gestione riferita al People-mover è in sostanziale equilibrio.

### **Costi per servizi, consulenze e onorari**

In merito ai costi sostenuti dalla Società per servizi, consulenze e onorari si riporta di seguito una tabella di confronto dei consuntivi 2020-2022:

	Cons 2020	Cons 2021	Cons 2022
Servizi amministrativi			
<i>Servizio assistenza legale TPL</i>	9.139	8.892	8.892
<i>Servizio assistenza legale altro/società/sosta</i>	9.139	8.892	8.892
<i>Servizio assistenza contabile</i>	26.000	27.560	26.000
<i>Servizio di assistenza fiscale</i>			
<i>Servizio paghe / Consulenza del lavoro</i>	4.935	4.949	5.059
<b>TOTALE</b>	<b>49.213,30</b>	<b>50.293,45</b>	<b>48.843,07</b>
	Cons 2020	Cons 2021	Cons 2022
Consulenze			
Consulenze e pareri fiscali / legali	0	0	0
Consulenze 231/01 e anti/trasp/privacy	3.120	9.104	4.992
Consulenze gare TPL sosta/servizi complementari	13.520	0	0
<i>Consulenze organizzative SRM / Qualità</i>	3.000	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>19.640</b>	<b>9.104</b>	<b>4.992</b>
	Cons 2020	Cons 2021	Cons 2022
Onorari prestazioni professionali obbligatorie			
<i>Difesa ricorso gara sosta/bike sharing</i>	0	88.504	33.711
<i>Notaio</i>	0	0	605
<i>Sicurezza sul lavoro</i>	1.070	870	1.005
<i>Compensi ODV</i>	6.240	5.650	6.240
<i>Consulenza IMU-TASI</i>	0	15.600	0
<i>Audit progetti EU</i>	1.020	1.020	510
<b>TOTALE</b>	<b>8.330</b>	<b>111.644</b>	<b>42.071</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>77.183</b>	<b>171.042</b>	<b>95.906</b>

**Confronto tra valore della produzione e costi di funzionamento**

	Consuntivo 2021	Rapporto costi/valore della produzione 2021	Consuntivo 2022	Rapporto costi/valore della produzione 2022
Valore della produzione netto (contributi e progetti EU)	1.322.873		1.316.776	
Costi funzionamento da bilancio	118.371.571		127.667.142	
Costi funzionamento netto contributi e progetti EU	1.101.134	<b><u>83,24%</u></b>	1.078.837	<b><u>81,93%</u></b>

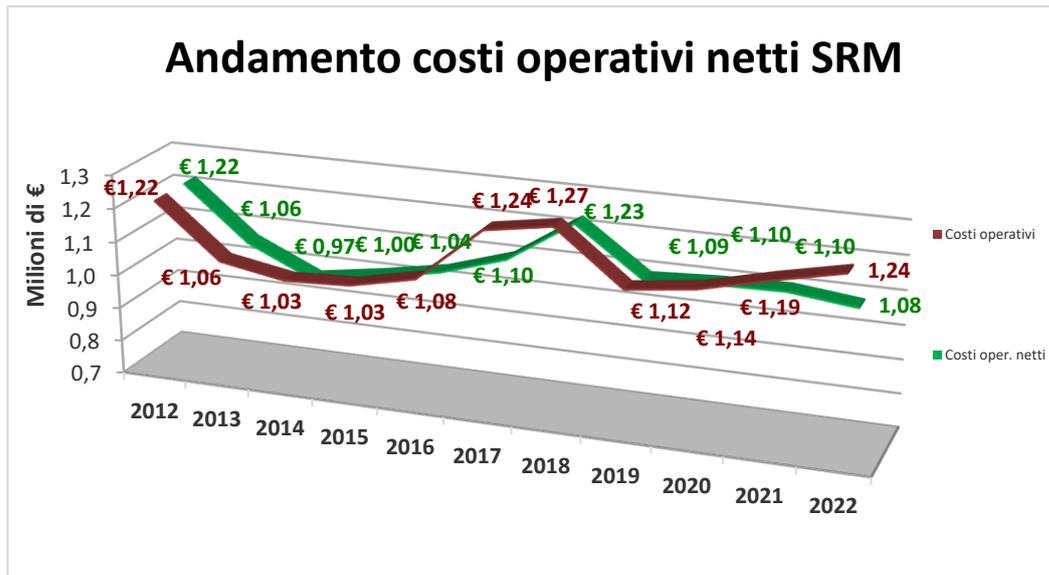
Il valore della produzione è calcolato sulla base del totale dei ricavi da cui sono sottratti i contributi per il TPL, il CCNL, il canone car-sharing, i progetti europei e il contributo di Città metropolitana per il monitoraggio del PUMS.

I costi di funzionamento da bilancio sono calcolati sulla base del totale dei costi da cui sono sottratti i costi per l'accantonamento per fondo rischi IMU.

I costi di funzionamento netti sono calcolati sulla base del totale dei costi da cui sono sottratti i costi sostenuti per il TPL, il CCNL, l'accantonamento per fondo rischi, IMU e TARI, i costi del personale interamente finanziato da progetti europei (SMACKER e TRIPS) e i costi sostenuti per il monitoraggio del PUMS.

Come si evince dai valori riportati in tabella, i costi di funzionamento netti pari a € 1.078.837 sono inferiori in termini assoluti al limite prefissato nel DUP degli Enti soci equivalente alla media dei costi di funzionamento del triennio 2017-2019, pari a € 1.143.184.

Nel grafico che segue vengono distinti i costi operativi totali dai costi operativi "netti", che si differenziano per il fatto di non comprendere il costo sostenuto dalla SRM fino al 2020 per consentire al gestore affidatario dei servizi di TPL di accedere ai servizi di connettività della rete Lepida, che era interamente rimborsato dal gestore stesso. Per ottenere importi confrontabili, va rilevato che il costo operativo netto 2017 non include i costi sostenuti per Bella Mossa, finanziati dal progetto EMPOWER per € 100.000. Il dato non include gli oneri per l'accantonamento al fondo per rischio di contenzioso IMU nel periodo 2016-2022.



### Attività di Ricerca e Sviluppo

Per quanto riguarda i progetti innovativi in ambito europeo, nell'anno 2022 la SRM ha lavorato sui seguenti progetti:

- **SMACKER**, finanziato dal programma Interreg Central Europe si è avviato in aprile 2019 e concluso nel 2022. Si tratta di un progetto di promozione del trasporto sostenibile in aree a bassa densità, per valutare il potenziale dei servizi di trasporto flessibili della tipologia a chiamata. Per la parte locale, il progetto prevede l'attivazione di un servizio a chiamata nell'area appenninica con valenza sia turistica, sia residenziale. Il progetto prevedeva una durata di 36 mesi, prorogata a 39 per motivi legati al COVID. La SRM ha coordinato il progetto che ha visto coinvolti 9 partner da 6 diversi paesi europei. Il budget complessivo per la SRM è pari a € 358.400, finanziato all'80% dal programma Interreg Central Europe e per il restante 20% dal Fondo di rotazione Ministeriale. Per il 2022 sono riportate in bilancio entrate pari a circa € 105.208 a fronte di rendicontazione di costi di personale (pari a € 43.396), spese generali, servizi di TPL, costi promo TPL, spese postali, onorari professionisti, canoni software, costi di trasferta e attrezzature informatiche.

- **TRIPS**, avviato in febbraio 2020 e finanziato dal Programma Horizon 2020, è un progetto di ricerca che vede coinvolti vari partner internazionali sul tema della disabilità nel trasporto pubblico. Il progetto ha una durata di 36 mesi, si conclude il 31 gennaio 2023 e vede la SRM esercitare il ruolo di partner e di gestione di un pilota sul bacino di competenza. Nel 2022 il progetto TRIPS ha garantito ricavi per € 47.568 a fronte di rendicontazione di costi di personale (pari a € 28.813), spese generali, costi promo TPL, spese per convegni e servizi di gestione progetti.

**Informativa sulla gestione del personale**

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2022 è invariata rispetto al 2021 ed è espressa nella tabella seguente:

Inquadramento	Quantità (T.Indeterminato)
Dirigente	1
Quadro	1
Impiegati liv. I	5
Impiegati liv. II	3
Impiegati liv. III	0
Impiegati liv. IV	1
TOTALE	11

Per il 2022 la Società ha presentato ai Soci il Piano delle assunzioni in occasione dell'Assemblea per l'approvazione del relativo Budget; Il Piano non è stato approvato.

Nel corso del 2022 si riportano i seguenti fatti di rilievo:

- Non sono state rilevate giornate di sciopero da parte dei dipendenti;
- I premi per i dipendenti, calibrati e formalizzato a inizio anno a seconda del livello di inquadramento, sulla base di obiettivi specifici affidati a ciascun dipendente in misura dell'80%, e in relazione alla valutazione finale relativa al raggiungimento delle attività svolte, in misura del 20% del premio, sono stati erogati secondo le previsioni;
- Non si sono registrati infortuni nel corso dell'esercizio;
- La Società ha aggiornato il Protocollo di regolamentazione per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID 19 negli ambienti di lavoro che è stato trasmesso a tutti i dipendenti;
- Non si sono verificati focolai in sede ma si sono registrati 3 casi di COVID 19 tra il personale che non hanno comportato particolari conseguenze per il personale coinvolto e per la Società;
- La Società ha attuato un regime di smart working semplificato a partire dal 10/03/2020 prorogato più volte a seguito della proroga dello stato di emergenza sanitaria; dal 1° settembre 2022 è entrata in vigore la disciplina sperimentale per lo smart working che SRM aveva

adottato già nel 2020;

- Il tasso complessivo di adesione allo smart working da parte dei dipendenti della SRM, calcolato sull'intero anno lavorativo, è stato del 27,57%, in calo rispetto al 2021;
- Il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza ha partecipato alla formazione annuale di aggiornamento in tema di sicurezza sul lavoro;
- Il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza e due altri dipendenti, in qualità di addetti antincendio, hanno partecipato al corso di aggiornamento per addetti antincendio rischio medio;
- Il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, in qualità di addetto al primo soccorso, ha partecipato al corso di aggiornamento per addetti al primo soccorso;
- Due dipendenti hanno partecipato al corso di formazione per addetti al primo soccorso.

### **Informativa sull'ambiente**

Le politiche sociali ed ambientali trovano riscontro negli obiettivi di qualità del servizio di trasporto pubblico e di riduzione dell'impatto ambientale previste nel contratto relativo al servizio affidato che sono rivolti al continuo miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Una filosofia del tutto analoga è applicata agli altri contratti che la SRM sottoscrive, nonché alle iniziative di promozione della mobilità sostenibile che organizza.

Non ci sono fatti di rilievo per il bilancio da segnalare.

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

La seguente tabella illustra secondo quanto richiesto dall'art. 2497-bis, ultimo comma, Codice Civile con riferimento ai rapporti, commerciali e finanziari, intrattenuti da SRM Srl nel corso del 2022 con il Comune e la Città Metropolitana di Bologna, che esercitano l'attività di direzione e coordinamento:

#### Rapporti commerciali con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Costi	Ricavi
-	-	-	-	€ 13.129	€ 4.729.194

#### Rapporti finanziari con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
€ 1.276.879	€ 250.000	-	-	-	-

## I ricavi sono rappresentati da:

805.00006 PRESTAZIONI PEOPLE MOVER	€	77.049,18	A
805.00007 PRESTAZIONI GARA SOSTA	€	122.950,82	A
806.00008 CONTRIBUTI SSAA DA ENTI	€	2.872.478,76	A
806.00008 CONTRIBUTI SSAA DA ENTI (Servizi demogr.)	€	2.315,20	A
806.00009 CONTRIBUTI INTEGR.TARIFFARIE DA ENTI	€	805.900,00	A
806.00013 CONTRIBUTI ACQ.TITOLI DA ENTI	€	33.500,00	A
806.00014 CONTRIBUTI SERVIZI ACCERTAMENTO COBO	€	815.000,00	A

## I costi sono rappresentati da:

713.00008 IMU	€	10.579,00	D
713.00015 TARI-TASSA RIFIUTI (stimato)	€	2.550,00	D

## I crediti sono rappresentati da:

108.00030 CREDITI V/ENTI SSAA	€	1.276.878,76	D
-------------------------------	---	--------------	---

## I debiti sono rappresentati da:

351.00200 RICAVI ANTICIPATI	€	250.000,00	A
-----------------------------	---	------------	---

Rapporti commerciali con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Costi	Ricavi
-	-	-	-	€ 15.208	€ 297.360

Rapporti finanziari con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
€ 17.300	-	-	-	-	-

## I costi sono rappresentati da:

705.00004 SPESE PER INDAGINI SUL SERVIZIO	€	15.208,08	D
---	---	-----------	---

## I ricavi sono rappresentati da:

805.00001 PRESTAZIONI DI SERVIZI	€	7.000,00	A
806.00009 CONTRIBUTI INTEGR.TARIFFARIE DA ENTI	€	222.000,00	A
806.00012 CONTRIBUTI PROBO/CMBO VARI	€	68.360,00	A

I crediti sono rappresentati da:

108.00040 CREDITI V/CITTA' METROPOLITANA € 17.300,00 D

### **Attività di direzione e coordinamento**

Ai sensi del comma 5 dell'art. 2497-bis del Codice civile si rende noto che, come previsto dall'art. 1.2 dello Statuto, la Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte del Comune e della Città Metropolitana di Bologna.

L'assoggettamento è previsto per Statuto, che prevede inoltre che la SRM operi *"in conformità al modello in house providing di cui all'ordinamento comunitario ed italiano, sulla base di una convenzione fra gli enti locali soci."*

Tale scelta introduce spesso nella Società, tipicamente di diritto privato e a responsabilità limitata, l'applicazione di norme concepite per la Pubblica Amministrazione.

Inoltre, poiché la Società è soggetta al cosiddetto "controllo analogo", cioè un controllo uguale a quello che il socio eserciterebbe sui propri stessi uffici, per previsione statutaria le decisioni sono assunte in seduta congiunta con il Collegio Sindacale e trasmesse entro 7 giorni ai Soci (art. 21 Statuto).

È istituito il Comitato di Coordinamento che, ai sensi dell'art 25 dello Statuto, è *"sede di confronto, consultazione e controllo analogo congiunto tra gli Enti Soci, in merito alle attività della Società"*, che devono essere preventivamente comunicate qualora abbiano importante rilievo economico e strategico.

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

La Società non possiede azioni proprie in quanto S.r.l., né azioni o quote di società controllanti (né direttamente né indirettamente), anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona. Si segnala inoltre che la Società nel corso dell'esercizio non ha acquistato né venduto azioni proprie, azioni o quote di controllanti, (né direttamente né indirettamente), anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona.

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, nn. 3 e 4 del codice civile, si precisa che la Società, nel corso dell'esercizio, non ha posseduto azioni o quote della società controllante.

**Rischi ed incertezze – Informazioni ai sensi dell'art. 2428, comma 3, punto 6-bis, lettere a) e b) del C.C.**

**Politiche dell'impresa e criteri utilizzati per misurare, monitorare e controllare rischi finanziari.**

La Società effettua pagamenti per le prestazioni da Contratto di Servizio secondo tempistiche rigidamente determinate dal Contratto di Servizio stesso e incassa contributi secondo le tempistiche definite dalla Regione Emilia-Romagna, che finora hanno garantito l'incasso del mese di competenza prima della scadenza del relativo pagamento, e dagli Enti Locali bolognesi. Il ritardo medio dei pagamenti è oggetto di pubblicazione sul sito della Società.

Si precisa che la Società non ha stipulato nel corso dell'esercizio, e pertanto non detiene al termine dello stesso, alcuno strumento finanziario derivato. In chiusura del 2022 è stato sottoscritto un vincolo di tipo assicurativo a capitale e rendimento minimo garantito per 12 mesi con FIDEURAM.

**Rischio di liquidità.**

È il rischio che la Società incorra in difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie. Nel corso dell'esercizio la Società ha mantenuto sempre una posizione finanziaria netta positiva e, di conseguenza, non ha avuto necessità di far ricorso a finanziamenti a breve o medio/lungo termine. La Società, oltre alle disponibilità liquide in giacenza presso depositi di conto corrente bancario, non dispone di altre attività finanziarie destinate alla vendita.

La Società non ha richiesto affidamenti agli istituti di credito.

Non si sono rilevate situazioni di significativa concentrazione di rischio di liquidità sia dal lato delle attività finanziarie, sia da quello delle fonti di finanziamento.

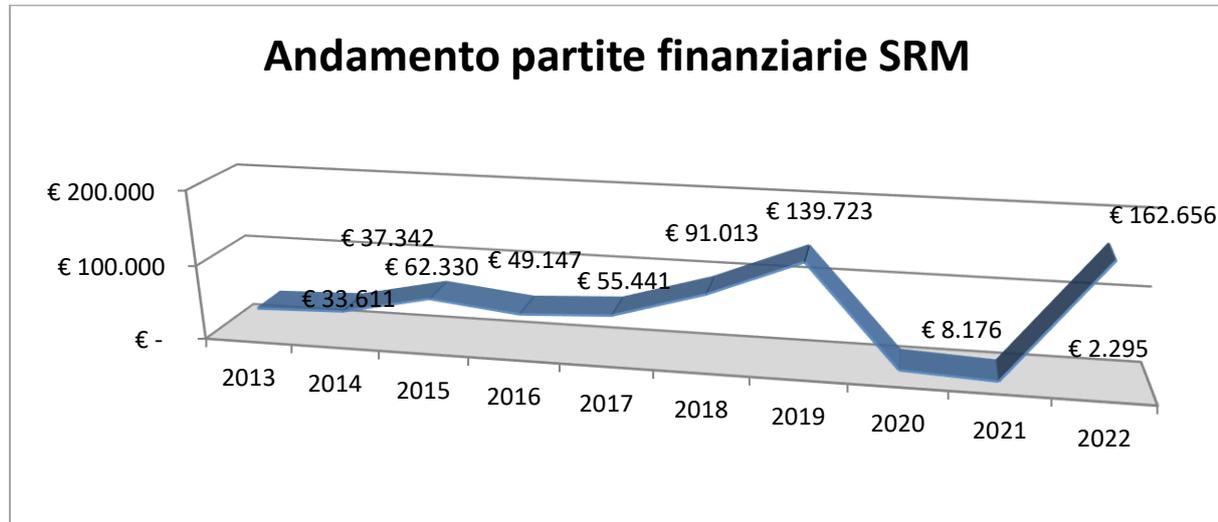
Dal luglio 2017 la Società è stata inclusa nel perimetro di applicazione del meccanismo dello split payment: ciò ha permesso alla SRM di migliorare la propria situazione di liquidità e ridurre progressivamente il credito IVA presso l'erario.

**Rischio di tasso di interesse.**

Le disponibilità liquide sono state impiegate nel sistema bancario attraverso depositi di conto corrente a libera disponibilità. I tassi ottenuti sono stati molto bassi, ma comunque in linea con gli standard di mercato applicati per forme di impiego simili. Nel corso dell'esercizio 2022 i tassi di interesse attivi sono rimasti stabili per 3 conti correnti (0,001%) sui quali la Società opera, mentre per il quarto il tasso è sceso dallo 0,05 a zero. I proventi da interessi sui conti correnti sono notevolmente diminuiti negli ultimi anni a causa del calo dei tassi attivi. In chiusura del 2022 è stato sottoscritto un vincolo di tipo assicurativo a capitale e rendimento minimo garantito per 12 mesi con FIDEURAM, che produrrà interessi attivi del 1,3% nel 2023 su un capitale immobilizzato pari a 1 M€.

Il contributo del risultato della gestione finanziaria non è stato determinante per il raggiungimento del

risultato positivo di esercizio. Il saldo delle partite finanziarie al 31.12.2022 è comunque molto positivo e incide in maniera rilevante sull'utile per effetto del tasso di interesse legale dell'1,25% applicato al conto corrente di corrispondenza con TPER/TPB sul conguaglio relativo all'affitto del ramo d'azienda. Nel grafico successivo vengono fornite le indicazioni in merito allo storico delle partite finanziarie relative alla Società.



#### **Rischio di cambio.**

La Società, nel corso dell'esercizio 2022, non ha effettuato transazioni commerciali in valuta diversa da quella di conto e, quindi, non è stata esposta al rischio di cambio.

#### **Rischio di credito.**

È il rischio che una controparte causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo all'obbligazione di pagare, e deriva principalmente dai crediti commerciali. La Società ha rapporti creditizi verso gli enti istituzionali (Regione, Città Metropolitana e Comuni) nonché con l'Amministrazione finanziaria in merito al credito Iva. La solidità finanziaria degli interlocutori non ha finora richiesto l'accensione di garanzie collaterali. È procedura della Società monitorare costantemente, nel corso dell'esercizio, lo scadenzario dei crediti in modo da anticipare ed intervenire prontamente su quelle posizioni creditorie che presentano un maggior grado di rischio. Il rischio di credito riguardante le altre attività finanziarie, che comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti, altri crediti a breve termine, presenta un rischio massimo pari al valore contabile di queste attività in caso di insolvenza della controparte.

#### **Dlgs 81/2008**

La Società ha recepito e formalizzato nel "Documento di valutazione dei rischi" ai sensi del D.Lgs.

81/2008 gli obiettivi generali e fondanti atti alla valutazione dei rischi e all'individuazione delle misure di protezione per migliorare i livelli di prevenzione e/o protezione nel rispetto e tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori. Le principali misure di protezione adottate riguardano la consegna dei dispositivi di protezione individuale (scarpe antinfortunistiche e giubbotto ad alta visibilità) unitamente alla formazione dei lavoratori in merito al corretto utilizzo degli stessi per i dipendenti interessati. In occasione della nomina del nuovo Amministratore unico, la Società ha effettuato l'aggiornamento del Documento di valutazione dei rischi e della documentazione correlata.

#### **Descrizione dei principali rischi ed incertezze a cui l'azienda è esposta**

I rischi per oneri e spese future sono adeguatamente stanziati in bilancio nei relativi fondi del passivo di Stato patrimoniale. Allo stato attuale, non si evidenziano ulteriori rischi ed incertezze, in relazione all'attività esercitata, che possono gravare sul futuro andamento della gestione e sul conseguimento dei propri obiettivi.

#### **Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2022**

Con riferimento al punto 22-quater dell'art. 2427 del codice civile, per quanto riguarda la segnalazione dei principali fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio che abbiano inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico, non ci sono fatti di rilievo da segnalare.

#### **Evoluzione prevedibile della gestione**

L'assoluta rilevanza del conflitto tra Russia e Ucraina rende necessario che ne venga data opportuna informativa, con riferimento al bilancio chiuso al 31.12.2022 nella presente Relazione sulla gestione.

Allo stato attuale, la situazione come prospettata, anche sulla scorta di quanto accaduto nel corso del 2022, non evidenzia situazioni di particolari criticità che comportino effetti sulla gestione societaria e che possano avere impatti rilevanti sul bilancio della SRM, fatto salvo l'aumento registrato nel 2022 di circa il 30% dei costi energetici che incidono sui costi operativi della Società.

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

L'esercizio sociale chiude con un utile di € 217.960.

Signori Soci, alla luce delle considerazioni svolte nei punti precedenti e di quanto esposto nella Nota Integrativa, Vi invitiamo:

- ad approvare il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa unitamente alla presente Relazione che lo accompagna;
- a destinare il risultato d'esercizio in conformità con la proposta formulata nella nota integrativa.

Vi ringrazio per la fiducia accordatami.

Bologna, 31/03/2023

l'Amministratore Unico  
Giovanni Berti Arnoaldi Veli