

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 31.12.2015

Signori Soci,

Il progetto di bilancio dell'esercizio 2015, sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, riporta un utile netto di € 29.966,00.

Con la presente relazione si fornisce un'analisi generale, fedele ed equilibrata della situazione dell'andamento della società e del risultato della gestione appena trascorsa, nonché una descrizione dei principali rischi ed incertezze cui la società è esposta, secondo quanto previsto dall'art. 2428 del C.C. I dati di sintesi di seguito forniti sono direttamente riconducibili al bilancio stesso e corrispondono alle scritture contabili.

Nel 2015 sono stati erogati 34,9 milioni di chilometri, comprensivi di "trasferimenti a porte aperte", supplementi e riserve/bis, essendo pari a 34,7 milioni le percorrenze classificate dalla Regione come "servizi minimi". Il contratto sottoscritto in esito alla gara, già modificato in riduzione per effetto dell'attuazione del Patto per la Mobilità, ha mantenuto la previsione, in attuazione del DPCM 11 marzo 2013 (GU del 26 giugno 2013), in particolare con effetto dal 4 novembre 2013, anche per l'anno 2015 di una riduzione di circa 600.000 bus*km. Le risorse recuperate sono state riassegnate al gestore TPB anche per finanziare attività ed investimenti destinati al miglioramento della qualità del servizio. Nell'agosto del 2016 questa previsione dovrà essere riverificata, in occasione della manovra tariffaria prevista dal contratto.

L'indagine che la SRM svolge annualmente sulla qualità del servizio è stata leggermente posticipata, ai primi mesi del 2016, poiché ampliata alla verifica del diario degli spostamenti della cittadinanza, su indirizzo degli enti soci, finalizzato a costituire il quadro conoscitivo del PUMS che la Città metropolitana è impegnata a redigere.

L'applicazione del sistema premi/penali regolato dal contratto di servizio, con riferimento ai risultati dell'anno 2014, ha visto la SRM riconoscere alla TPB una somma complessiva pari a € 1.030.225. La quota più elevata di premio, in linea con i risultati dell'anno scorso, è stata riconosciuta all'incremento delle voci "Numero verifiche VTV" e "Introiti da traffico", che la struttura contrattuale di riconoscimento del premio incentiva fortemente. La voce più critica, cui è stata applicata una penale, è riferita alla "Puntualità mensile"; anche la "Puntualità annuale" ha mancato di vedersi riconosciuta una quota di premio.

Il servizio ha complessivamente trasportato 125,2 M passeggeri, in incremento sull'anno precedente (dato stimato).

Per il finanziamento dei servizi di TPL, SRM ha ricevuto nel 2015 dalla Regione Emilia-Romagna contributi per servizi minimi pari a circa € 80 milioni e per il rinnovo del CCNL pari a € 9,7 milioni; ha ricevuto inoltre € 4,4 milioni dagli enti locali per servizi aggiuntivi di TPL e 0,8 milioni per attività connesse all'estensione dell'attività di accertamento della sosta richiesto dal Comune di Bologna. Va sottolineato che, a fronte di una delibera iniziale regionale pari a € 89.770.458, ad ottobre è stata assunta dalla Regione la decisione di erogare solo € 89.732.126, procedendo ad un taglio pari a € 38.221, erogati in meno al bacino di Bologna. A fronte del repentino cambiamento, non è stato possibile rimodulare i servizi di trasporto con tagli e riduzioni e pertanto la SRM ha, di fatto, subito una decurtazione della propria commissione.

A fronte di tali contributi SRM ha erogato ai gestori, fra corrispettivi contrattuali e contributi € 94.721.672, pari al 99,61% delle somme ricevute, di cui ha quindi trattenuto per finanziare i costi di funzionamento lo 0,39%, pari a € 351.696. Nell'anno 2015 non si è resa necessaria integrazione da parte dei Soci.

Rispetto invece al limite consentito regionale per la commissione di funzionamento di agenzia, pari fino a tutto il 2015 allo 0,72% del contributo regionale stesso per Servizi Minimi, che ad oggi comprende anche il contributo da erogare ai gestori per il finanziamento dei rinnovi del CCNL (precedentemente pari a 1% e successivamente ridotto a 0,8%), la percentuale trattenuta resta pari appunto allo 0,39%, confermando così il fatto che parte delle risorse destinate al funzionamento della SRM sono comunque utilizzate per l'acquisizione di servizi di trasporto pubblico definiti in accordo con gli Enti Soci.

In riferimento al contributo regionale ex L. 1/2002, la quota 2015 è pari a € 300.000. Va ricordato che la determina regionale 19190/2015 di assegnazione del contributo è stata assunta in data 31.12.2015 e resa nota alla società solo a fine gennaio 2016 e pertanto non è stato possibile programmare alcun tipo di utilizzo della stessa nel corso dell'esercizio appena concluso.

Poiché la determina relativa a questi ultimi contributi, contrariamente a quanto previsto dall'*Atto di indirizzo triennale 2016-2018 in materia di*

programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, a norma dell'art. 8 della LR 30/98 non prevede la possibilità di utilizzare tali contributi anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi consolidati, come avvenuto finora, si ritiene di accantonare integralmente tali risorse tra i debiti della società in attesa di ottenere chiarimenti da parte della Regione stessa, in merito all'utilizzo corretto di tali fondi.

Per ciò che concerne il contributo relativo all'anno 2014 è opportuno ricordare la situazione dei contributi erogati: la delibera regionale 1710/2014 assegnava alla SRM, insieme alla consueta quota destinata alla copertura dei servizi aggiuntivi consolidati di trasporto, una ulteriore quota pari a € 302.792, per un totale complessivo pari a € 549.792. La destinazione della ulteriore quota non era specificata, pur appearing in continuità con i contributi dell'anno 2013 erogati a titolo di integrazione tariffaria. A seguito di un chiarimento intervenuto con la Regione nel corso dell'anno 2015, si è potuto accertare che tali risorse non avrebbero potuto essere erogate allo stesso titolo dell'anno precedente e pertanto la loro destinazione resta l'utilizzo per investimenti correlati al miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico, come espressamente previsto dalla delibera stessa. E' stato quindi avviato un dialogo con i soci nell'ambito del Comitato di Coordinamento per decisioni in merito. Non avendo sostenuto costi correlati alle risorse riferite all'anno 2014 e neppure all'anno 2015, si ritiene opportuno appostare l'importo a debiti verso la Regione, in attesa di pianificare ed effettuare gli investimenti nell'anno 2016.

Conseguentemente, per il finanziamento della quota di "servizi aggiuntivi consolidati" dell'anno 2015 sono stati utilizzati unicamente i € 139.322 riscontati dall'anno 2014, la cui delibera consentiva la copertura di servizi, unitamente ad ulteriori risorse proprie della società pari a € 78.165 per raggiungere il totale dei servizi aggiuntivi erogati, pari a € 217.487.

Nel corso del 2015 i servizi di Tpl hanno subito poche variazioni quantitative, hanno piuttosto registrato una continua trasformazione progettuale di adeguamento alle esigenze della città e dell'utenza, in particolare sono state autorizzate e gestite, in più battute seguendo il ritmo dell'evoluzione dei cantieri, le modifiche ai servizi di Tpl conseguenti i lavori "BoBo" (prevalentemente in via Rizzoli e via Ugo Bassi, dopo che era stata conclusa Strada Maggiore), in esito al confronto diretto fra la TPB e il Comune di Bologna. Esse hanno determinato una rimodulazione dei servizi e una previsione di spesa aggiuntiva per il Comune di Bologna, che ha dovuto conseguentemente adeguare il proprio bilancio. Non si sono registrate riduzioni di introiti tariffari.

Nel corso dell'anno le Agenzie e gli enti locali hanno incontrato il neo-Assessore regionale per un confronto sul futuro del Tpl regionale. In estrema sintesi, la Regione ha confermato il mancato adeguamento inflativo del contributo per servizi minimi e annunciato un calo delle risorse disponibili per gli anni a venire,

senza però fornire cifre cui possa farsi riferimento, né a livello complessivo regionale né tantomeno a livello di singolo bacino o ambito. La Regione Emilia-Romagna, in data 8 settembre 2015, ha approvato l'Atto di indirizzo triennale 2016/18 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, a norma dell'art. 8 della LR n. 30 del 1998.

È stata pubblicata, pur con qualche ritardo, sul sito TPER al link: <http://www.tper.it/cs>, la Carta dei servizi 2014. La Carta è stata oggetto di confronto anche col Comitato Consultivo degli Utenti; della sua stampa e trasmissione, come concordato con la SRM, successivamente è stata data notizia sulla stampa locale. Con riferimento all'obbligatorietà della validazione del titolo di viaggio al momento di ogni salita sul mezzo di trasporto, avviata il 25 agosto 2014, la SRM ha avuto a disposizione dati, ancora non strutturali e puntuali, ma comunque di interesse. Essi evidenziano, in particolare, il fatto che il dato delle validazioni "copre" quantitativamente circa il 60% dei dati derivanti dalle indagini O/D condotte nel passato e prese a riferimento.

Nel periodo ha continuato ad avere efficacia il passaggio di proprietà di alcuni mezzi dalla TPER a imprese associate alla Omnibus, socia della TPB insieme con la TPER medesima. La SRM si è preoccupata di garantire continuità al servizio autorizzando la necessaria immissione in linea dei mezzi successiva al passaggio di proprietà. L'attività di accertamento esteso ha continuato a essere erogata. La disponibilità economica di spesa impegnata complessivamente dal Comune è stata pari a circa € 778.000.

Come previsto dal contratto di servizio, la SRM ha affidato l'indagine annuale sulla qualità del servizio, estesa alle abitudini di mobilità, condividendone le risultanze con le parti interessate (la TPER, in particolare, ne ha pubblicati i risultati sulla Carta dei servizi).

Con riferimento alla promozione del servizio, nonché alla rilevazione della qualità percepita dagli utenti del servizio, la SRM ha mantenuto attiva la web-app "DegustiBus". La partecipazione dell'utenza risulta essere molto sensibile all'informazione (essa registra picchi di partecipazione in occasione di comunicazioni dedicate); per il momento il contributo dell'utenza è concentrato nelle mani di pochi; la rilevazione è mediamente negativa (a differenza del dato consolidato di soddisfazione dell'utenza, rilevato mediante intervista telefonica); le preferenze sono sostanzialmente confermate, in termini di ordinamento delle voci, rispetto alle rilevazioni fatte a campione mediante interviste telefoniche. Potrebbe essere dato un ritorno informativo all'utenza, in modo anche da incentivarne la partecipazione; un'idea sarebbe quella di creare una pagina Facebook, attraverso la quale, per esempio con cadenza settimanale, sarebbe possibile informare gli interessati degli sviluppi, nonché raccogliere interesse e partecipazione.

Come previsto dagli artt. 21 e 22 del contratto di servizio, nonché in particolare all'Allegato CS-02, è stato chiuso per l'esercizio 2014 il sistema premi/penali.

Il valore compensato della cifra che è stata riconosciuta come applicazione del sistema contrattuale è stato pari a 1.030.225 euro.

La contribuzione per il rinnovo del CCNL Autoferro continua a rappresentare un tema di difficile gestione, in esito alla modifica normativa prevista dalla Regione Emilia-Romagna per il 2014, successivamente prorogata al 2015. La SRM ha liquidato alla TPB un anticipo delle risorse, ma la Regione, a fronte di una richiesta di chiarimento, non ha ancora fornito elementi conclusivi.

La SRM, con il report trimestrale, trasmette puntualmente agli enti soci i più aggiornati report interni di monitoraggio inerenti i dati del telecontrollo e della reportistica della TPB.

La SRM rimane impegnata sul fronte della gestione dei servizi di Tpl, in particolare dei servizi direttamente contribuiti con risorse locali; si tratta di risorse per complessivi circa 3,5 milioni di euro/anno conferiti dal Comune di Bologna e da altri comuni dell'area metropolitana.

Al termine del 2014, l'impegno profuso dalla TPER rispetto agli obblighi assunti per gli investimenti sul ramo d'azienda e per la manutenzione straordinaria dei beni facenti parte del ramo si attesta complessivamente poco sotto il 26%. La SRM ha sollecitato in più occasioni l'accelerazione degli investimenti e l'aggiornamento del relativo piano allegato ai documenti di gara.

Concluso il confronto sulla proposta della TPER di revisione del piano degli investimenti in modo che esso vada a ricomprendere la realizzazione del TPGV, rimandando a una decisione degli enti locali, in particolare del Comune di Bologna, in merito è stato sottoscritto un accordo biennale per la regolazione delle reciproche partite debitorie: da un lato costituite dai ritardi di attuazione di investimenti da parte di TPER e dall'altro il ritardo di liquidazione dei corrispettivi contrattuali dovuti alla TPB da parte della SRM.

La SRM ha garantito per tutto il 2015 la sua attività di relazione con gli enti locali, soci e non solo, nonché ha presidiato la relazione con la Regione Emilia-Romagna, spesso anche per conto degli enti locali.

In particolare, essa ha preso parte a commissioni consiliari, Cabine di regia della sosta, incontri tecnici sul Tpl, ma anche sull'attività dei taxi/NCC, ... In particolare, e in termini quantitativi crescenti, la SRM ha contribuito a curare l'istruttoria relativa a interrogazioni che gli enti locali deve riscontrare a diversi soggetti (Consiglio, Quartieri, ...) inerenti il Tpl e i servizi affidati.

La relazione con la Regione avente per oggetto la governance del sistema del Tpl, con la previsione della scadenza per la fusione fra le Agenzie, prevista dalla LR 30/98 alla fine del 2014, ha originato un gruppo di lavoro fra i soggetti bolognesi coinvolti, coordinato dal Settore Partecipazioni societarie del Comune di Bologna, che è stato allargato ai corrispondenti soggetti ferraresi. La SRM e l'Agenzia ferrarese (la AMI) hanno fornito dati richiesti dal Settore Partecipazioni societarie perché si possa procedere con le analisi.

La SRM ha garantito alla Città metropolitana di Bologna una collaborazione per il reperimento e la presentazione di dati inerenti il Tpl e, in particolare, la situazione del bacino bolognese in relazione con gli altri bacini provinciali e col complesso dei servizi contribuiti a livello regionale. Essa ha collaborato col Comune di Bologna per la definizione della ripartizione modale degli spostamenti, sulla base dei dati resi disponibili mediante l'indagine delle abitudini di mobilità degli ultimi tre anni.

In esito a un confronto avuto in sede di Comitato di Coordinamento, la SRM ha redatto un documento contenente un contributo tecnico di esplorazione delle possibili forme di regolazione del servizio di car-sharing nell'agglomerato bolognese, anche con riferimento all'interesse potenziale di operatori della mobilità, candidabili o già presenti in altre realtà territoriali.

La SRM ha garantito al Comune di Bologna una collaborazione sul fronte del finanziamento alle attività delle libere forme associative, nell'ambito del bando pubblicato dal Comune a inizio anno. Analogamente, essa ha contribuito alla valutazione delle numerose offerte per la redazione del BiciPlan comunale.

Il mese di settembre, in particolare in occasione della "Settimana europea della mobilità", ha visto la SRM collaborare col Comune di Bologna e con altri soggetti coinvolti per l'organizzazione della "Bicipolitana", riferita a un'area estesa oltre i confini comunali. Fra l'1 e il 19 settembre, oltre 400 utilizzatori di bicicletta si sono tracciati per circa 48.000 km complessivi, andando così a rafforzare il data-base dei dati di utilizzo della rete ciclabile bolognese.

La SRM ha anche collaborato fattivamente con gli enti locali su due ulteriori ambiti: si tratta del PAIR e della delibera regionale di finanziamento dei PUMS (in particolare, in accordo con il Comune e con la Città metropolitana di Bologna, la SRM ha provveduto a modificare le attività previste per la rilevazione della qualità percepita del servizio di Tpl bolognese puntando a rilevare le abitudini di mobilità della popolazione, in particolare mediante la rilevazione del "diario degli spostamenti", propedeutico alla redazione del SUMP).

La SRM ha contribuito a seguire l'evoluzione della nuova normativa inerente il settore del Tpl e la definizione dei costi standard, sempre collaborando con gli enti nella fase di loro coinvolgimento delle consultazioni precedenti il voto delle normative in fase di evoluzione.

La SRM ha inoltre collaborato col Comune di Bologna per l'affidamento dei parcheggi "ex Mondiali". Si è trattato di comprendere tematiche che vanno al di là dei temi di mobilità – quali il regime autorizzativo vigente in materia edilizia, nonché il pagamento della TARI.

Sul fronte dei controlli sulle società partecipate, la SRM ha predisposto i contributi richiesti per entrambi i DUP degli enti soci.

Si è protratta per tutto il 2015, con elevato grado di coinvolgimento e di impegno, la collaborazione fra la SRM e il Comune di Bologna sul tema dell'affidamento della gestione della sosta e dei servizi/attività complementari alla mobilità. I nuovi ambiti di intervento (ampliamento del perimetro del Piano sosta, incremento della tariffa, variazione del prezzo e della struttura dei permessi/contrassegni, con ipotesi di nuova metodologia di relazione con l'utenza) hanno assorbito grande quantità di tempo e di attenzione.

La SRM ha risposto alle esigenze del Comune con tutti gli strumenti a sua disposizione, e in tempi sempre molto contenuti, anche estendendo le attività delegate dal Comune stesso col documento di ripartizione delle competenze del luglio 2014, in particolare facendosi carico di operazioni di sopralluogo e rilevazione su strada propedeutiche alla redazione delle ordinanze comunali. La SRM – in qualità di soggetto delegatario delle funzioni di gestione del contratto, nonché in previsione della gara per il ri-affidamento dei servizi da chiudere nel 2017 – ha segnalato al Comune l'esigenza che sia condotto un approfondito confronto sugli adempimenti reciproci previsti dal contratto e che, una volta pianificate e avviate le fattispecie di flessibilità richiamate, siano risolti le mancanze e i ritardi accumulati a oggi su diversi fronti.

Il 2015 ha visto la SRM impegnata nella gestione del Registro Provinciale delle Imprese NCC-bus (Noleggio Con Conducente) secondo la normativa regionale. La SRM ha tenuto per tutto l'anno una relazione serrata con la Regione, ma anche con la Motorizzazione Civile e con le altre Agenzie, per la soluzione del problema della scadenza delle autorizzazioni NCC-bus, sollevato anche dalla Provincia di Bologna al termine del 2014.

In corso d'anno la Regione, anche in esito agli inviti rivoltele dalle Agenzie e dagli enti locali, ha proposto una revisione e integrazione del Regolamento vigente. Solo alla fine di novembre si è concretizzata l'approvazione dell'integrazione del Regolamento vigente relativo alla gestione del registro provinciale delle imprese NCC-bus. A dicembre si è tenuta la consueta riunione fra i soggetti interessati presso la Città metropolitana. Si è fatto il punto della situazione e si è preso atto dell'integrazione al Regolamento approntata dalla Regione.

Risultano attive 75 autorizzazioni (erano 76 alla precedente verifica annuale), e in relazione alle suddette autorizzazioni risultano immatricolati per il servizio di noleggio con conducente circa 300 autobus, per complessivi circa 370 conducenti impiegati nella guida. L'età media del parco mezzi, comprensivo degli

scuolabus che alzano la media, è di circa 12 anni, in analogia con il 2014. La suddivisione del totale degli autobus secondo le classi di emissioni inquinanti vede, in sintesi, 114 mezzi sotto lo standard EURO III con età media di 19 anni e 182 mezzi con standard pari o superiore a EURO III con età media di 7 anni.

In riferimento al Comitato Consultivo degli Utenti del TPL (CCU), la partecipazione dei componenti è stata assidua per coloro i quali hanno manifestato interesse, altri componenti (in rappresentanza, in particolare, del mondo della scuola) hanno faticato a garantire la loro attiva partecipazione. Anche fra gli utenti abbonati si è registrato spesso un turn-over per abbandono che ha rallentato i lavori e obbligato a un ricambio più frequente di quanto preventivato col regolamento di costituzione del CCU.

Il lavoro del CCU si è focalizzato soprattutto sul confronto con la TPB sul tema della conciliazione paritetica, che il CCU ha proposto alla TPB stessa. I segnali di risposta della TPB, anche sulla stampa locale, hanno aperto a interessanti sviluppi, il CCU ha incontrato la TPB e concordato una linea d'azione che dovrebbe dare risultati concreti, nelle intenzioni reciproche, in tempi contenuti.

Ha riscontrato interesse la web-app DegustiBus che il CCU ha pensato di valorizzare anche presso e per mezzo dei soggetti che sono rappresentati.

La SRM, col supporto del Comune di Bologna, ha replicato la "European Cycling Challenge" anche per l'edizione 2015. La sfida ha registrato la partecipazione di oltre 26.000 ciclisti (erano stati 17.000 nel 2014) e la tracciatura di 2,5 milioni di chilometri (erano stati 1,5 milioni di chilometri nel 2014).

Il lavoro di ottenimento della certificazione ISO 9001, il più possibile integrata con le procedure previste dalla L. 231/01 ha registrato nel corso dell'anno un rallentamento poiché la normativa di riferimento è stata nel frattempo aggiornata alla versione 2015, la SRM risulterà probabilmente una fra le prime imprese a certificarsi secondo i nuovi standard. I lavori si sono dovuti inoltre adeguare alle emergenze della gestione delle attività delegate.

Infine, il nuovo sito della SRM, online dal mese di settembre 2015, è ormai pronto per ospitare una mappa interattiva delle linee di Tpl – estesa a tutto il servizio extraurbano – che sia alimentata con gli open-data resi disponibili sul sito della TPER.

Il numero di dipendenti medio all'anno, compreso il dirigente in organico, è stato pari a n. 8,00 unità dipendenti e 1,75 collaboratori a progetto (La seconda unità è stata assunta a fine marzo 2015), assunti per supportare la società nelle attività connesse ai progetti europei, per un costo complessivo di € 568.065 e pertanto un costo medio unitario di € 58.263. 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, com'è noto, godono di un rimborso medio procapite di circa 5.500 €/anno, per gli ultimi rinnovi contrattuali, posto a carico dello Stato.

Per quel che riguarda lo sviluppo dell'organizzazione aziendale si informa che la Società nel corso del 2015 ha sostenuto costi di competenza dell'esercizio per licenze e canoni annuali per sviluppo dei programmi di gestione. I principali sono:

- programma di contabilità generale e gestione presenze (circa € 1.200);
- programmi per la gestione della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale (circa € 2.000);
- licenze per altri programmi e antivirus (circa € 1.120).

In ossequio alle indicazioni previste dal D.lgs. 32/2007 appare utile il confronto fra il risultato economico della gestione 2015 ed il risultato dei tre anni precedenti; i suddetti andamenti, sono rilevabili dal prospetto seguente che riclassifica il bilancio secondo il criterio della gestione operativa.

Si tenga conto che, tra gli altri costi, sono inclusi oneri per rilascio delle garanzie fideiussorie necessarie al rimborso del credito IVA (€ 56.500 anno 2011, € 46.309 anno 2012, € 42.793 anno 2013 e € 43.770 anno 2014, € 31.130 anno 2015); tali importi sono in riduzione in quanto dall'anno 2015 non è stato più necessario presentare le fidejussioni per rientro tra aziende "affidabili" introdotte dal DLgs 175/2014.

Il Margine Operativo Lordo, al lordo degli ammortamenti, rispetto al 2014 passa da 101.037 a 10.892, anche a causa del suddetto taglio dei contributi regionali, a fronte dei quali non è stato possibile procedere al taglio dei servizi, come si rileva anche dalla successiva tabella.

Nel 2015 inoltre si segnala la ulteriore riduzione delle entrate per interessi a causa del peggioramento delle condizioni di mercato relativamente ai tassi attivi bancari, della riduzione delle disponibilità a causa della liquidazione ai Soci dell'ultima quota di riserve.

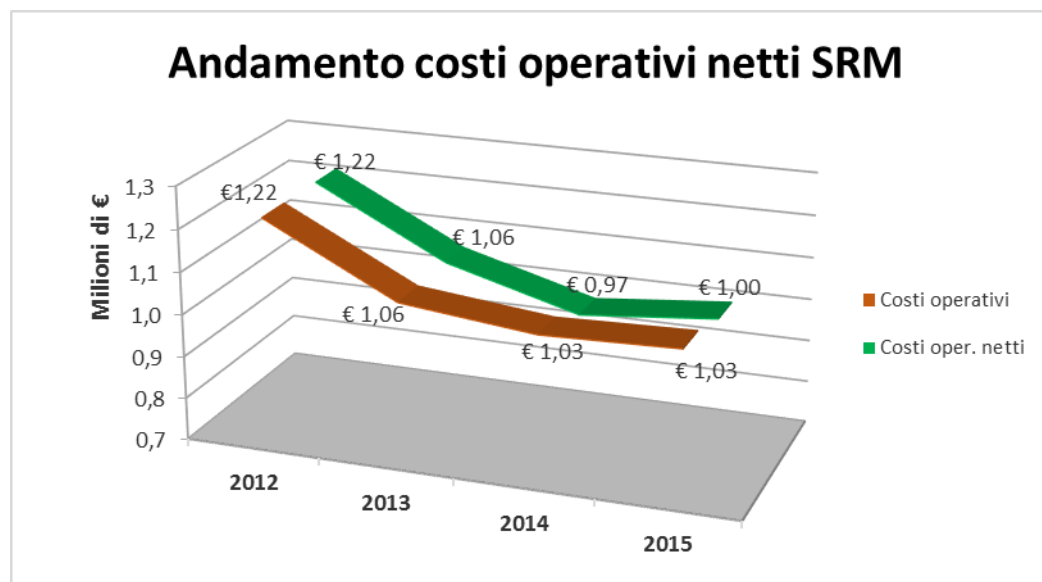
SRM	31.12.2013		31.12.2014		Cons 2015	
Ricavi		Scat		2014/2013		2015/2014
Contributi TPL RER (SSMM + L 1/02)	80.463.692	-0,05%	80.685.197	0,28%	80.170.035	-0,64%
<i>di cui commissione trattenuta</i>	361.033	0,45%	435.000	0,48%	351.696	0,39%
Contributi CCNL	9.701.413	-51,29%	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,00%
Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	4.818.953	16,36%	4.438.563	-7,89%	5.146.005	15,94%
Contributi EU	161.032	-29,53%	120.889	-24,93%	137.711	13,92%
Altri ricavi	596.282	8,92%	593.081	-0,54%	611.782	3,15%
<i>di cui canone affitto</i>	422.970	2,40%	425.508		425.082	-0,10%
<i>di cui contributo Comune sosta e comm.ne</i>	-		23.770		49.180	106,90%
TOTALE	95.741.372	-2,97%	95.539.143	-0,21%	95.766.946	0,24%
Costi						
Corrispettivi contrattuali e CCNL	94.572.953	-3,09%	94.412.977	-0,17%	94.721.672	0,33%
Costo Personale agenzia	563.021	-2,77%	517.413	-8,10%	528.051	2,06%
Costo Personale interamente EU	19.712	-67,69%	23.397	18,69%	40.014	71,02%
Altri costi	476.355	-17,76%	484.318	1,67%	466.317	-3,72%
<i>Consulenze e servizi amm.vi</i>	131.958	-6,44%	79.793	-39,53%	71.261	-10,69%
<i>Compenso Amministratore Unico</i>	53.770	-0,16%	52.637	-2,11%	41.823	-20,55%
<i>Compensi sindaci</i>	36.400	-48,28%	36.400	0,00%	36.400	0,00%
<i>Fidejussioni IVA e spese bancarie</i>	42.793	-7,59%	43.770	2,28%	31.130	-28,88%
<i>Servizi per indagini e controlli</i>	22.558	17,22%	17.791	-21,13%	21.890	23,04%
<i>Fitti per beni di terzi e ass sw</i>	62.713	-36,56%	62.325	-0,62%	73.433	17,82%
<i>Utenze, pulizia e logistiche</i>	16.984	37,67%	16.984	0,00%	32.335	90,38%
<i>IMU, imposte e tasse, bolli</i>	31.219	3,06%	32.749	4,90%	29.879	-8,76%
<i>Assicurazione RC società</i>	11.205	17,48%	10.605	-5,35%	10.605	0,00%
<i>Costo servizi Lepida/contr. SRM gestori</i>	-	0,00%	53.656	0,00%	32.420	-39,58%
<i>Quote iscriz ass.organismi naz.int.</i>	6.918	-38,73%	7.095	2,56%	13.635	92,18%
<i>Spese rappresentanza e trasferta</i>	20.333	-19,41%	20.661	1,61%	20.825	0,80%
<i>Acq.materie prime, canc, stampati, pubblicazioni</i>	14.580	436,95%	7.571	-48,07%	14.535	92,00%
<i>Altro (incluse sopravv pass TPL)</i>	24.926	48,04%	42.282	69,63%	36.144	-14,51%
TOTALE	95.632.042	-3,21%	95.438.106	-0,20%	95.756.054	0,33%
MOL	109.330	-180,43%	101.037	-7,58%	10.892	-89,22%
Ammortamenti	88.339	3,83%	88.464	0,14%	74.970	-15,25%
EBIT	20.991	-109,50%	12.573	-40,10%	64.078	-609,63%
Componenti straordinarie	-	-100,00%	-		52.095	0,00%
Interessi attivi su c/c bancari	160.373	-25,07%	82.426	-48,60%	27.907	-66,14%
Interessi attivi su rimb IVA / cong.	-		-		34.423	0,00%
Interessi pass soci anticipazione	75.729	-	45.075	-40,48%	-	-100,00%
Interessi pass ritardo pagamenti	51.040	-	-	-100,00%	-	0,00%
Utili/perdite su cambio	7	-	9	-229,57%	-	-100,00%
EBT	54.602	-17,06%	49.916	-8,58%	50.346	-47,73%
IRAP	17.114	66,25%	15.049	-12,07%	629	-96,45%
IRES	18.926	18,82%	19.846	4,86%	19.751	
EAT	18.562	-53,14%	15.021	-19,07%	29.966	99,5%

La tabella che segue riporta i costi rilevati per le attività svolte dalla SRM: 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.

	Costi personale (da rilevazione)	Co.Co.Pro.	Altri costi (ripar. su valore prest.personale)	Costi 2015	Costi 2014
Gestione tecnica contratto di servizio TPL	79.217		69.956	149.173	176.391
Gestione amministrativa contratto di servizio TPL	4.711		4.160	8.871	19.643
Gestione contratto servizi aggiuntivi (SSAA)	19.576		17.288	36.864	38.114
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	15.893		14.035	29.928	43.877
Verifica fermate/percorsi TPL	31.113		27.475	58.588	60.247
Pratiche parco mezzi TPL	26.313		23.237	49.550	41.110
Supporto attività e relazione con enti locali e Regione Emilia-Romagna	47.784		42.198	89.982	110.776
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	29.311		25.884	55.195	54.282
Progetti EU	145.313	40.014	128.324	313.651	229.559
Attività gara Sosta	47.842		42.249	90.091	92.765
Formazione e aggiornamento	27.016		23.857	50.873	33.003
Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale	53.962		47.654	101.616	125.340
Totale	528.051	40.014	466.317	1.034.381	1.025.107

(i dati sono coerenti con le scritture contabili e l'attribuzione dei costi alle attività è effettuata con rilevazioni di natura extracontabile)

I costi operativi sono rimasti sostanzialmente stabili. Nella tabella sotto viene distinto il totale correlato al costo operativo dal costo operativo "netto" per la SRM: quello netto non comprende il costo sostenuto dalla SRM per consentire al gestore affidatario dei servizi di Tpl di accedere ai servizi di connettività della rete Lepida, che è interamente rimborsato dal gestore stesso (per l'anno 2015 circa € 34.000).



Le attività svolte dalla SRM ed elencate nella tabella precedente, accorpate per macro-categorie 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).

	Costi personale (da rilevazione)	Co.Co.Pro.	Altri costi (ripar. su valore prest.personale)	Costi 2015	Entrate 2015
Gestione contratto di servizio TPL e attività connesse	186.693		164.867	351.561	362.965
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	18.076		15.963	34.039	448.508
Supporto attività e relazione con enti locali e RER (incluso NCC-bus)	88.039		77.746	165.785	
Progetti EU	171.237	40.014	151.218	362.468	233.474
Attività gara Sosta	64.005		56.523	120.528	50.756
Totale	528.051	40.014	466.317	1.034.381	1.095.703

Anche nel 2015 si registra un saldo positivo fra i costi e le entrate correlate, esprimendo così la tendenza già avviata nell'anno 2014.

Dall'analisi della tabella emerge che:

- 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, costa circa € 352.000;
- i progetti europei, più dettagliatamente illustrati in seguito, hanno richiesto risorse di personale per circa € 211.000, che hanno trovato copertura nei correlati contributi;
- l'attività connessa all'affitto dei beni strumentali di proprietà di SRM si manifesta in un picco di attività 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;
- il costo delle risorse interne dedicate alla gestione del contratto relativo alla gestione della sosta e delle attività ad essa complementari ha raggiunto il costo di circa € 120.000, cui vanno aggiunti i costi del personale in comando, interamente coperti dal Comune di Bologna

Attività di Ricerca e Sviluppo

Per quanto riguarda i progetti innovativi in ambito europeo, nell'anno 2015 il progetto **SIMPLI-CITY - the Road User Information System of the Future (il futuro sistema di informazione per l'utente della strada)**, avviato ad ottobre 2012, le cui attività previste si sono svolte in stretta collaborazione con il Settore Mobilità Sostenibile del Comune di Bologna. Il progetto aveva come obiettivo la creazione di applicazioni che consentono di diffondere i dati, di cui il Comune di Bologna già dispone per alimentare il sistema CISIUM, anche ai dispositivi mobili e agli smartphones, incoraggiando così la pianificazione di itinerari più "intelligenti" e sostenibili. Nell'anno 2015 il budget in capo alla SRM è stato pari a circa € 75.000, finanziati al 64%.

Nel 2015 la SRM ha lavorato anche sui seguenti progetti:

- **P-REACT**, finanziato dal programma FP7-SEC e avrà come obiettivo lo sviluppo di un sistema di sorveglianza basato su cloud per prevenire la micro criminalità. SRM, in qualità di proprietaria delle pensiline di fermata del trasporto pubblico, ha dato la propria disponibilità a supportare una

implementazione pilota che dovrebbe essere realizzata a Bologna. Il progetto si è avviato ad aprile 2014 e terminerà a maggio 2016, per un totale di 26 mesi.

Il budget per SRM è pari a € 136.500, finanziati al 70%;

- **EUSTO**, finanziato da DG HOME. Il progetto muove dalla necessità di promuovere la cooperazione tra gli attori coinvolti nella protezione e sicurezza delle infrastrutture di trasporto di superficie (Autorità nazionali, soggetti pubblici e privati, fornitori di tecnologie, ricercatori e sviluppatori), allo scopo di favorire la collaborazione tra soggetti e Paesi diversi e lo scambio di conoscenza e buone pratiche, fornendo al contempo gli strumenti necessari per l'individuazione delle maggiori minacce a livello europeo. Il progetto si è avviato a luglio 2014 ed avrà durata di 24 mesi. Il budget per SRM è pari a € 38.197, finanziati al 90%.

- **TRACE**, finanziato dal programma Horizon 2020 si è avviato nel giugno 2015. Si tratta di un progetto di ricerca per valutare il potenziale dei servizi di tracciamento ed utilizzarli a fini di una migliore pianificazione e promozione della ciclabilità e della pedonalità. Il progetto avrà durata 39 mesi. La SRM coordina il WP6 piloti sperimentazioni e sperimenta su Bologna 2 casi-studio. Il budget per la SRM è pari a € 157.362 ed è finanziato al 100%.

La SRM, grazie all'esperienza maturata con l'organizzazione della European Cycling Challenge è stata accettata rappresentare Bologna quale città follower nei progetti SWITCH e FLOW, entrambi focalizzati su *cycling* e *walking*.

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 2015 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
-	622	-	-	-	49.180

Rapporti finanziari con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
---------	--------	---------	----------	-------	----------

1.273.923

-

-

-

-

-

La SRM, con il terzo Accordo Attuativo della Convenzione, ha ricevuto l'incarico di esperire la gara per l'affidamento del servizio di gestione della sosta e di servizi/attività complementari per conto del Comune di Bologna. Come previsto dall'Accordo il Comune di Bologna ha provveduto a rimborsare alla SRM i costi vivi sostenuti nell'anno 2015 per l'espletamento delle attività, a fronte di fattura emessa dalla SRM.

I crediti sono rappresentati da contributi per servizi di trasporto pubblico e di accertamento esteso richiesti dal Comune di Bologna e relativi all'anno 2015 che non sono ancora stati pagati. I debiti riguardano invece € 622 di contributi per servizi di trasporto erogati e non spesi grazie a sinergie e ottimizzazione con altri servizi. A dicembre è stata liquidata da parte della SRM l'ultima tranche pari a € 647.062 in esito alla delibera assunta in data 18.11.2011 di distribuzione di riserve per complessivi € 3.500.000.

Rapporti commerciali con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Costi	Ricavi
-	-	-	-	-	-

Rapporti finanziari con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
-	-	-	-	-	-

Il debito nei confronti della Città Metropolitana di Bologna, così come per il Comune, è sorto in esito alla delibera assunta in data 18.11.2011 di distribuzione di riserve per complessivi € 3.500.000. Come sopra riportato, il debito si è estinto completamente a dicembre 2015 con la restituzione dell'ultima quota. Dalle tabelle riportate si evince che SRM nell'anno 2015 non ha venduto né acquistato beni e servizi alla Provincia di Bologna.

La società non ha intrattenuto nel corso dell'esercizio rapporti con le altre società soggette all'attività di direzione e coordinamento degli Enti locali.

Proseguono il contratto di affitto di ramo di azienda (attivo) e con TPB quello per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale (passivo), quest'ultimo finanziato complessivamente dalla Regione Emilia-Romagna e dai Comuni per quasi 95 M di euro/anno.

Infine si precisa che non sono state adottate nel corso dell'esercizio decisioni influenzate dagli enti che esercitano attività di direzione e coordinamento.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

La Società non possiede azioni proprie 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.

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 del 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.

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.

Come è noto, poiché la SRM anticipa il pagamento dell'IVA ai gestori, ha necessità di reperire le risorse finanziarie che consentano tale anticipazione fino al rimborso di una annualità di credito IVA delle ultime tre.

La SRM monitora con continuità la gestione dei flussi di cassa al fine di massimizzare il rendimento del cash-flow, tuttavia la riduzione dei tassi attivi e i ritardi nell'erogazione dei contributi da parte della Regione Emilia-Romagna aumentano il rischio che SRM non garantisca i termini di pagamento delle fatture ai gestori dei servizi.

Si precisa che la Società non ha stipulato nel corso dell'esercizio, e pertanto non detiene al termine dello stesso, alcuno strumento finanziario derivato.

Rischio di liquidità.

E' il rischio che la Società abbia 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 che da quello delle fonti di finanziamento.

Rischio di tasso di interesse.

Nel corso dell'esercizio 2015 i tassi di interesse attivi si sono ulteriormente ridotti. Tale calo è responsabile della diminuzione dei proventi finanziari registrati a conto economico, pur in presenza di una anticipata liquidazione del credito IVA da parte dell'Agenzia delle entrate, da € 82.426 a € 27.907.

Le disponibilità liquide sono state impiegate nel sistema bancario attraverso depositi di conto corrente a libera disponibilità. I tassi ottenuti sono stati in linea con i migliori standard di mercato applicati per forme di impiego simili. Il contributo del risultato della gestione finanziaria è stato importante per il raggiungimento del risultato di esercizio. A fine 2015 è stata avviata, con esito positivo, una procedura comparativa per ottenere tassi di interessi più elevati.

Rischio di cambio.

La società, nel corso dell'esercizio 2015, non ha effettuato transazioni commerciali di entità rilevante in valuta diversa da quella di conto e, quindi, non è stata esposta al rischio di cambio. Si rilevano solo alcune perdite su cambio per un totale di € 37 dovuti ad utilizzo di valuta estera per trasferite legate ai progetti europei.

Rischio di credito.

E' 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. E' 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.

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 2015

Il 29 di gennaio 2016, con decisione dell'Amministratore Unico, sono stati adottati il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (P.T.C.P.) e il Piano Triennale per la Trasparenza e l'Integrità (P.T.T.I.), nel rispetto dei termini di legge.

E' in fase di ottenimento la certificazione di qualità ISO:9001 della SRM, fase preparatoria per il completamento dell'implementazione del sistema previsto dal

D.Lgs 231/2001 e della istituzione dell'Organismo di Vigilanza. Esso rappresenta uno degli obiettivi fissati dai Soci per la Società.

Nel mese di marzo 2016 è stata condotta una selezione per l'assunzione di una ulteriore risorsa di personale a tempo determinato da adibire al progetto TRACE. E' in fase di completamento l'attività di supporto a terzi da parte della SRM per il coordinamento del progetto INTERMODAL, mentre prosegue l'attività sulla promozione della mobilità ciclabile attraverso l'organizzazione della European Cycling Challenge 2016, in collaborazione con il Comune di Bologna e i comuni confinanti.

Evoluzione prevedibile della gestione

La SRM anche nel corso dell'anno 2016 lavorerà agli obiettivi definiti dai Soci.

Riguardo all'adeguamento progressivo del valore e delle modalità di attribuzione dei buoni pasto ai dipendenti si stanno avviando azioni in tal senso.

In riferimento alla esclusione dei consulenti dalle polizze assicurative della SRM, si è già provveduto in tal senso con la polizza dell'anno 2016.

Gli obiettivi correlati agli adempimenti previsti dalla L.190/2012 e il D.Lgs.33/2013 sono stati già attuati.

Destinazione del risultato d'esercizio

L'esercizio sociale chiude con un utile di € 29.966,00, relativamente al quale si propone ai Soci di destinare l'utile a nuovo, al fine di incrementare la liquidità della società.

Nel ringraziarVi per la fiducia accordatami, Vi invito ad approvare il bilancio così come presentato.

l'Amministratore Unico

Silvano Cavaliere

