

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 31.12.2016

Signori Soci,

nella Nota Integrativa Vi sono fornite notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31.12.2016. Il progetto di bilancio dell'esercizio 2016, sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, riporta un utile netto di € 15.454,00.

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.

Informativa sulla Società

Nel 2016 sono stati erogati 35,1 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".

In avvio del 2016 sono ripresi i servizi di Tpl che interessano l'area centrale (la "T"), come da esercizio precedente la lunga parentesi dei lavori TPGV. Nel corso dell'anno il Comune ha avviato un confronto con le OOSS del Tpl circa la regolarità del servizio, avente per oggetto alcuni punti "neri" sulla rete, nonché una verifica generalizzata delle maggiori criticità registrate. Fra i provvedimenti che ne sono scaturiti – altri ne deriveranno – è stato ripristinato il passaggio, seppur in una sola direzione, delle linee 14 e 19 all'interno del centro storico anziché su via Innerio nei TDays.

Nell'ambito della gestione del contratto è stato possibile evidenziare, in particolare, il dato della riduzione della velocità commerciale che da alcuni anni a questa parte fa sì che, a parità di corrispettivo, sia erogata sul bacino una quantità calante di servizio. Non si tratta di riduzioni eclatanti della velocità commerciale (il rapporto fra il servizio reso all'utenza e il tempo di guida), ma si tratta – purtroppo – del mancato raggiungimento dell'obiettivo universalmente condiviso di velocizzazione del servizio di Tpl. Per tale condivisione si può fare riferimento al DPCM 11.03.13, che assegna le risorse per il Tpl, al PRIT, al PAIR, al PTGU o agli strumenti di pianificazione della mobilità di prossima redazione. La SRM ha puntualmente evidenziato che la Regione misura solo la quantità di servizio erogato e ormai l'ammontare complessivo dei servizi progettati sull'intero bacino è molto vicino al minimo oltre il quale la Regione può rivedere la sua contribuzione. Occorre allora interrompere il trend di riduzione "strisciante" della velocità commerciale dei servizi, perché rivedere i tempi di percorrenza è un correttivo senza ritorno: non è mai finora successo che la velocità commerciale progettata fosse corretta in incremento.

La SRM ha dedicato risorse disponibili nell'anno 2016 alla conduzione di un'attività straordinaria di controllo sull'erogazione del servizio di Tpl nel bacino bolognese: si è proceduto con un incarico a una società esterna a causa dell'insufficienza strutturale di risorse di personale interne, le rilevazioni si sono protratte per l'intero mese di febbraio 2016, superando la dimensione quantitativa prospettata (2.000 monitoraggi). In esito a tale attività di controllo è emersa da un confronto con la TPB un'esigenza di maggiore e più puntuale condivisione di dati, in particolare degli elementi del telecontrollo. Il confronto ha portato alla condivisione, che sarà mantenuta per l'intera durata di vigenza contrattuale, di un maggiore dettaglio dei dati del telecontrollo, peraltro nello spirito previsto dal contratto di servizio.

Un altro tema di grande rilevanza nel corso dell'anno è stato quello della manovra tariffaria. Si sono susseguiti diversi incontri e si sono trattate diverse opzioni: l'indice ISTAT di adeguamento delle tariffe non ha subito sostanzialmente alcuna variazione dall'ultima manovra; gli abbonamenti mensili sui quali si compensò l'incremento di 2,00 euro nel 2013 hanno registrato un incremento complessivo di vendite del 29%; la manovra 2013 fu tralasciata su un'inflazione attesa che si è rivelata superiore a quella reale. La verifica inerente la manovra tariffaria, tutt'ora in corso, potrebbe essere l'occasione per avviare un'integrazione tariffaria, eventualmente parziale, ma comunque efficace, anche sulla base delle opzioni già presentate alla Regione in attuazione del PAIR.

Si è anche concretizzato il provvedimento di distribuzione di un abbonamento gratuito al Tpl agli studenti delle scuole medie residenti nel Comune di Bologna. La SRM e il Comune si sono accordati affinché fosse condotta un'indagine per la rilevazione dell'uso del mezzo pubblico precedente l'iniziativa

descritta, in modo da verificarne il costo per il Comune, presso le famiglie degli studenti. Essa ha quantificato un mancato introito per il gestore pari a circa 700.000 euro lordi. Tale importo, stimato al lordo dell'IVA, può considerarsi variare fra 652.000 e 746.000 euro nel caso di valutazione dell'errore al livello fiduciario del 99%.

È proseguita sui livelli consolidati l'attività di accertamento esteso regolata dal contratto di servizio del Tpl di bacino.

L'indagine che la SRM svolge annualmente sulla qualità del servizio è stata ampliata alla verifica del diario degli spostamenti della cittadinanza, su indirizzo degli enti soci, finalizzato a costituire il quadro conoscitivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che la Città metropolitana è impegnata a redigere. Nel 2016 sono state prodotte le Linee guida riferite al PUMS-metro-BO.

L'applicazione del sistema premi/penali regolato dal contratto di servizio, con riferimento ai risultati dell'anno 2016, 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 degli anni scorsi, 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", in linea con quanto specificato sopra; anche la "Puntualità annuale" ha mancato di vedersi riconosciuta una quota di premio.

Il servizio ha complessivamente trasportato 127,5 M passeggeri, in incremento sull'anno precedente (dato stimato in attesa della condivisione dei dati consuntivi).

Per il finanziamento dei servizi di TPL, SRM ha ricevuto nel 2016 dalla Regione Emilia-Romagna contributi per servizi minimi pari a circa € 80 milioni (79.986.321) e per il rinnovo del CCNL pari a € 9,7 milioni (9.701.413); ha ricevuto inoltre € 5,2 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, nell'anno 2016, la Regione ha proceduto ad un ulteriore taglio rispetto all'anno precedente portando a € 82.723,74 il totale complessivo di riduzione sui contributi per servizi minimi per il bacino di Bologna. Tali tagli sono stati compensati grazie al fatto che, con la scadenza dell'Accordo per la manovra tariffaria del novembre 2013, si sono rese disponibili parte delle risorse che precedentemente venivano erogate a titolo di contributi per il miglioramento della qualità del servizio. A fronte di tali contributi regionali destinati ai servizi minimi pari a € 89.687.734, a cui occorre aggiungere € 214.104 provenienti dalla LR 1/2002, annualità 2015 per un

totale di € 89.901.838, sono stati erogati al gestore TPB € 89.329.085 corrispondenti al 99,36% delle somme ricevute. Nell'anno 2016 non si è resa necessaria integrazione da parte dei Soci.

La differenza, pari a € 572.753 è stata così impiegata:

- € 151.109 in quota parte dell'accantonamento per la controversia fiscale IMU;
- € 53.009 utile lordo a bilancio
- € 368.635 quale trattenuta per il finanziamento di SRM, superiore rispetto all'obiettivo di budget fissato in € 361.033 per € 7.602, utilizzati per coprire parte dell'onere straordinario di € 15.600 sopportato per la presentazione del ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale avverso la attribuzione di diverso classamento catastale al deposito bus di via Ferrarese a Bologna.

Rispetto invece al limite consentito regionale per la commissione di funzionamento di agenzia, pari come noto allo 0,72% del contributo regionale stesso per Servizi Minimi, che comprende anche il contributo da erogare ai gestori per il finanziamento dei rinnovi del CCNL, la percentuale trattenuta resta pari appunto allo 0,41%, 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 2016 non è stata erogata dalla Regione Emilia-Romagna per il bacino di Bologna. In esito ad approfondimenti svolti con la Regione stessa, è stato possibile utilizzare, come anticipato sopra, parte dei contributi erogati nell'anno 2015 (pari complessivamente a € 300.000 e precedentemente appostati a debiti v/Regione per € 247.000 per servizi e € 53.000 per investimenti) per coprire i servizi aggiuntivi dell'anno 2016 pari a € 214.104.

Residuano quindi dai contributi 2015 per servizi € 32.896. Quanto all'altra quota, pari a € 53.000, che sommata ai residui dell'anno 2014 pari a € 302.792 raggiungono un totale di € 355.792, essi hanno trovato per la maggior parte destinazione nell'investimento per la realizzazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), che rappresenterà un investimento per il sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Bologna. Queste risorse sono state così destinate nell'anno 2016: € 46.800 sono stati utilizzati dalla SRM per una indagine sulle abitudini di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana finalizzata alla raccolta dei dati necessari alla redazione del PUMS, mentre altri € 300.000 sono stati destinati alla Città Metropolitana di Bologna, soggetto attuatore del piano.

Anche nel corso del 2016, in continuità rispetto all'anno precedente, i servizi di Tpl hanno subito limitate variazioni quantitative, ma hanno piuttosto registrato una continua trasformazione progettuale di adeguamento alle esigenze degli enti locali e dell'utenza. Esse hanno determinato una rimodulazione dei servizi in sostanziale costanza di previsione di spesa aggiuntiva per gli enti.

Nel corso dell'anno le Agenzie e gli enti locali hanno incontrato l'Assessore regionale per un confronto sul futuro del Tpl regionale. In particolare l'oggetto del confronto, destinato a proseguire fino alla primavera del 2017, è l'accorpamento delle Agenzie provinciali in soggetti di area vasta, nel rispetto della delibera regionale che individua ambiti di traffico sovra-provinciali; la posizione degli enti soci bolognesi, che vede l'Agenzia metropolitana bolognese meritare una considerazione e un sistema di governance diversi da quelli delle altre province regionali, e le posizioni più recentemente assunte dalla Regione sembrano convergere su questa impostazione, che riconosce al territorio della Città Metropolitana di Bologna caratteristiche sia di complessità organizzative e infrastrutturali che dei servizi offerti tali da evidenziare un ruolo differenziato rispetto a quello delle altre province regionali.

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 2016, 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 al 32,2% (era al 29% in chiusura del 2015). La SRM ha sollecitato in più occasioni l'accelerazione degli investimenti e l'aggiornamento del relativo piano investimenti allegato ai documenti di gara. Il Piano industriale della TPER, presentato ai soci in corso d'anno, il quale contiene una revisione in aggiornamento del piano degli investimenti concordato con la SRM, risulta non approvato. Esso, per il triennio 2016/18 sull'ambito bolognese (il Piano complessivo è presentato in sezionali per ambito) prevede investimenti in infrastrutture e manutenzioni straordinarie per complessivi 14,220 milioni di euro netti e investimenti in mezzi per complessivi 28,110 milioni di euro netti; l'importo di 14,220 milioni di euro sul ramo d'azienda è in linea con l'impegno di spesa residuo previsto dal Contratto di Servizio pari a 14,095 milioni di euro, per cui entro il 2020, alla scadenza del contratto di servizio in essere con TPB, si realizzerebbe l'allineamento fra crediti della SRM per ammortamenti di beni materiali e immateriali di sua proprietà e debiti della SRM per investimenti e manutenzioni straordinarie effettuati da TPER sul patrimonio della società.

Relativamente agli impegni assunti dalla TPB nel Contratto di Servizio per l'acquisto di mezzi destinati al rinnovo delle flotte si rileva che a tutto il 2016 sono stati spesi a tale scopo 35,203 milioni di euro, a fronte di 35,594 milioni di euro di contributi regionali e statali con una percentuale di esecuzione del programma di investimento pari all'86,08%.

Piano Rinnovo parco mezzi	Costo Lordo €	Contributo €	Costo Netto €	Impegno contratto	% attuata
2011	0	0	0	7.718.340	0
2012 cumulato	976.600	379.654	596.946	13.975.485	4,27%
2013 cumulato	3.768.454	1.068.079	2.700.375	30.746.190	8,78%
2014 cumulato	14.339.936	2.629.491	11.710.445	37.046.190	31,61%
2015 cumulato	28.483.336	5.430.774	23.052.562	40.896.190	56,37%
2016 cumulato	70.797.978	35.594.950	35.203.028	40.896.190	86,08%

Si è rilevata la problematica inerente l'accatastamento del deposito-officina Ferrarese in esito alla presentazione di una pratica di aggiornamento da parte della TPER: è stata richiesta la modifica di categoria catastale da E3 a D7, determinando il venir meno dell'esenzione per il pagamento dell'IMU. La SRM aveva provveduto a regolarizzare ogni accatastamento, dopo l'acquisizione del patrimonio, in modo da rendere coerente e minimo quanto dovuto per tasse sugli immobili. È stato predisposto il ricorso avverso l'avviso di accertamento catastale ricevuto in data 19 agosto 2016, così come definito nella decisione dell'Amministratore n. 7/2016. Nel contempo e in attesa dell'esito del ricorso, previsto per la fine del 2017, si è prudentemente apposto in bilancio un accantonamento a fondo rischi e oneri per contenzioso fiscale utilizzando parzialmente la disponibilità finanziaria derivante dalla scadenza dell'accordo per la manovra tariffaria 2013/2016.

La SRM ha garantito per tutto il 2016 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, gruppi di lavoro tematici, ... In particolare, e in termini quantitativi crescenti, la SRM ha contribuito a curare l'istruttoria relativa a interrogazioni, inerenti il Tpl e i servizi affidati, che gli enti locali devono riscontrare a diversi soggetti (Consiglio, Quartieri, ...).

È molto cresciuta, specie in fine d'anno, l'attesa degli enti locali in relazione al supporto che la SRM può garantire loro. Il Comune di Bologna ha delegato con delibera del Consiglio PG 411563/2016 alla SRM l'affidamento e la gestione dei contratti per l'erogazione del servizio di car-sharing a flusso libero. Altre

deleghe sono state ipotizzate in fine d'anno 2016 e sono meglio descritte nella sezione "Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31.12.2016".

Sul fronte dei controlli sulle società partecipate, la SRM ha predisposto i contributi richiesti per entrambi i DUP degli enti soci e si è adeguata alle recenti normative in tema di Trasparenza e di Prevenzione della Corruzione. Ha inoltre ottenuto la certificazione ISO 9001:2015, nel rispetto della quale, da marzo 2016, sono gestiti tutti i processi societari.

Si è protratta per tutto il 2016, 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. Gli ambiti di intervento che avevano assorbito l'impegno della SRM nel 2015 (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) sono in qualche misura rientrati (nel primo trimestre si è comunque registrata un'ulteriore espansione, e successivamente è stato affidato il parcheggio "Sferisterio"), permettendo l'avvio delle operazioni di redazione dei documenti di gara per l'affidamento da prevedersi nel 2017. La nuova gara dovrà ricomprendere anche la manutenzione straordinaria dei parcheggi affidati, per la quale operazione il Comune dovrà condurre una progettazione preliminare, e la delibera di indirizzo alla SRM dovrà risolvere tale tema rispetto alla durata dell'affidamento, da valutarsi in relazione con la scadenza dell'affidamento del Tpl.

Il 2016 ha visto la SRM impegnata nella gestione del Registro Provinciale delle Imprese NCC-bus (Noleggio Con Conducente) secondo la normativa regionale. La soluzione del problema della scadenza delle autorizzazioni NCC-bus, sollevato anche dalla Provincia di Bologna al termine del 2014, è arrivata solo in chiusura del 2015, determinando per i primi mesi del 2016 un sovraccarico di interlocuzione con le imprese del settore, le quali in grande numero hanno dovuto rinnovare le proprie autorizzazioni nel frattempo arrivate a scadenza. A dicembre 2016 si è tenuta la consueta riunione fra i soggetti interessati presso la Città metropolitana. Si è fatto il punto della situazione. Risulta che sono state finora rilasciate 106 autorizzazioni, delle quali 73 sono attualmente attive, 24 hanno sede legale nella città di Bologna e le altre 49 nel resto della provincia. In relazione alle suddette autorizzazioni risultano immatricolati per il servizio di noleggio con conducente 294 autobus e risultano impiegati nella guida 394 conducenti. A questi sono poi da aggiungere eventuali impiegati e operai. L'età media del parco mezzi è pari a 11,5 anni. Negli anni passati le spese di istruttoria riconosciute dagli operatori alla SRM non sono state elevate, soprattutto se confrontate con quelle richieste dalle altre province dell'Emilia-Romagna. Gli incassi complessivi della SRM da spese d'istruttoria, per effetto della nuova quantificazione dei costi stabilita col Regolamento regionale, hanno registrato la seguente evoluzione: 21.004 euro + IVA nel 2010; 5.968 euro + IVA nel 2011;

1.856 euro + IVA nel 2012; 2.076 euro + IVA nel 2013; 1.640 euro + IVA nel 2014; 2.400 euro + IVA nel 2015, fino a novembre; 25.650 euro + IVA nel dicembre 2015; 36.723 euro + IVA nel 2016. La competenza economica degli incassi copre diversi anni.

La risposta agli interlocutori e la relazione con i soggetti sovraordinati, essenzialmente la Regione e la Città metropolitana, è garantita con puntualità.

In riferimento alle attività del 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. Il lavoro del CCU è rimasto focalizzato soprattutto sul confronto con la TPB sul tema della conciliazione paritetica, che il CCU ha proposto alla TPB stessa. Non è ancora purtroppo stato raggiunto un accordo, vista anche l'alta innovazione dell'idea.

La SRM, col supporto del Comune di Bologna, ha replicato la "European Cycling Challenge" anche per l'edizione 2016. La sfida ha registrato la partecipazione di 52 città, presso le quali si sono iscritti all'iniziativa circa 46.000 ciclisti (erano stati 17.000 nel 2014 e 26.000 nel 2015) e la tracciatura di quasi 4 milioni di chilometri (erano stati 1,5 milioni di chilometri nel 2014 e 2,5 nel 2015). Nel settembre 2016 la SRM ha ricevuto il premio europeo CIVITAS Award quale migliore iniziativa per il coinvolgimento dei cittadini. In corso d'anno, il consorzio per l'implementazione del progetto EMPOWER ha recepito la candidatura della città di Bologna come "take-up city", il contratto prevede un investimento di complessivi 100.000 euro sullo sviluppo del progetto.

Infine, il sito della SRM, online dal mese di settembre 2015, ospita una mappa interattiva delle linee di Tpl – estesa a tutto il servizio extraurbano – che viene alimentata con gli open-data resi disponibili sul sito della TPER. Il sito web della SRM dà evidenza di tutte le operazioni condotte, in particolare assolve agli obblighi di trasparenza previsti dalla normativa. Per una questione legata ai tempi di aggiornamento delle informazioni, nonché nel rispetto del principio di responsabilità, che vede l'operatore net-cost investito della relazione con l'utenza, esso non può ospitare altre informazioni inerenti il servizio destinate all'utenza.

Dal bilancio riclassificato a ricavi e costo del venduto esposto di seguito emerge la sostanziale stabilità delle voci di costo e di ricavo ed in particolare il mantenimento della politica di gestione avviata sin dal 2012 e consistente nel contenimento dei costi, per aumentare il margine operativo lordo e compensare così la riduzione dei proventi finanziari, derivante dal progressivo abbattimento degli interessi attivi sulle giacenze di cassa e dal venir meno del sostegno finanziario dei soci, su cui la SRM fino a qualche anno fa aveva fatto affidamento.

SRM	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016			
Ricavi						
		2014/2013	2015/2014			
Contributi TPL RER (SSMM + L 1/02)	80.685.197	0,28%	80.170.035	-0,6%	80.247.226	0,1%
<i>di cui commissione trattenuta</i>	435.000	0,48%	351.696	0,4%	368.635	0,41%
Contributi CCNL	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,0%	9.701.413	0,0%
Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	4.438.563	-7,89%	5.146.005	15,9%	6.042.201	17,4%
Contributi EU	120.889	-24,93%	137.711	13,9%	77.732	-43,6%
Altri ricavi	593.081	-0,54%	611.782	3,2%	627.055	2,5%
<i>di cui canone affitto</i>	425.508		425.082	-0,1%	425.082	0,0%
<i>di cui contributo Comune sosta e comm.ne</i>	23.770		49.180	106,9%	50.166	2,0%
TOTALE	95.539.143	-0,21%	95.766.946	0,2%	96.695.625	1,0%
Costi						
Corrispettivi contrattuali e CCNL	94.412.977	-0,17%	94.721.672	0,3%	95.354.383	0,7%
Costo Personale agenzia	517.413	-8,10%	528.051	2,1%	535.191	1,4%
Costo Personale interamente EU	23.397	18,69%	40.014	71,0%	33.227	-17,0%
Altri costi	484.318	1,67%	466.317	-3,7%	706.814	51,6%
TOTALE	95.438.106	-0,20%	95.756.054	0,3%	96.629.615	0,9%
MOL	101.037	-7,58%	10.892	-89,2%	66.010	506%
Ammortamenti	88.464	0,14%	74.970	-15,3%	62.086	-17,2%
EBIT	12.573	-40,10%	64.078	-609,6%	3.924	-106,1%
Componenti straordinarie	-		52.095	0,0%	-	-100,0%
Interessi attivi su c/c bancari	82.426	-48,60%	27.907	-66,1%	34.146	22,4%
Interessi attivi su rimb IVA / cong.	-		34.423	0,0%	23.445	-31,9%
Interessi pass soci anticipazione	45.075	-40,48%	-	-100,0%	-	0,0%
Interessi pass ritardo pagamenti	-	-100,00%	-	0,0%	8.444	0,0%
Utili/perdite su cambio	9	-229,57%	-	-100,0%	62	0,0%
EBT	49.916	-8,58%	50.346	-47,7%	53.009	5,3%
IRAP	15.049	-12,07%	629	-96,5%	9.112	10317,0%
IRES	19.846	4,86%	19.751	-	76.162	-
Imposte anticipate	-	0,00%	-	-	47.719	-
EAT	15.021	-19,07%	29.966	99,5%	15.454	-48,4%

I ricavi complessivi crescono rispetto al 2015 di € 928.679 in particolare per la crescita delle integrazioni tariffarie dal Comune di Bologna, che ha erogato un contributo di € 809.182 per estendere ai ragazzi frequentanti le scuole secondarie di primo grado (medie) la concessione di un abbonamento annuale gratuito; l'ulteriore differenza pari a € 113.679 è dovuta a variazioni più modeste, positive o negative, dei contributi per servizi aggiuntivi da altri comuni (+ € 36.593), delle integrazioni tariffarie da altri comuni (+ € 18.742), dei contributi ex LR 1/2002 (+ € 121.583), dei contributi per progetti europei (- € 59.979) e di altri ricavi (- € 9.078).

A fronte di un aumento dei ricavi rispetto al 2015 pari a circa l'1%, i costi sono aumentati di € 873.561, corrispondenti circa allo 0,9% rispetto all'anno precedente. Sono così cresciuti i corrispettivi contrattuali e i trasferimenti al gestore dei servizi di TPL, + € 632.711, corrispondenti ad una crescita dello 0,66% rispetto all'anno precedente e gli altri costi di gestione, passati da € 466.317 del 2015 a € 706.814 (+51,6%) soprattutto per l'accantonamento di € 198.828 a fondo rischi per il contenzioso IMU con l'Agenzia del Territorio/Entrate.

Entrando nel merito delle voci di costo, ed in particolare per ciò che concerne il costo del personale si rileva che nel triennio 2014/2016 esso è cresciuto del 3,48% per effetto degli adeguamenti retributivi dovuti al rinnovo del CCNL e per gli automatismi contrattuali (scatti di anzianità) ad un valore comunque inferiore a quanto speso fino al 2013.

Il numero di dipendenti medio dell'anno, compreso il dirigente in organico, è stato pari a n. 9 unità dipendenti e 0,5 collaboratori a progetto. L'unità di personale a tempo determinato assunta nell'anno è stata assunta con decorrenza aprile 2016, mentre la collaboratrice ha terminato la propria attività a giugno 2016. Il costo complessivo del personale è stato pari a € 568.417 e pertanto il costo medio unitario è di € 59.833. 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 posto a carico dello Stato.

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. I costi operativi sono rimasti sostanzialmente stabili. Come dettagliato, nei costi totali, per rendere omogeneo il confronto con l'anno precedente, non sono inclusi € 198.828 di accantonamento per contenzioso IMU.

	Costi personale (da rilevazione)	Co.Co.Pro.	Altri costi (ripar. su valore prest.personale)	Costi 2016	Costi 2015
Gestione tecnica contratto di servizio TPL	86.487		77.975	164.462	149.173
Gestione amministrativa contratto di servizio TPL	9.788		8.825	18.613	8.871
Gestione contratto servizi aggiuntivi (SSAA)	18.932		17.069	36.001	36.864
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	16.927		15.261	32.188	29.928
Verifica fermate/percorsi TPL	38.977		35.141	74.118	58.588
Pratiche parco mezzi TPL	25.558		23.043	48.601	49.550
Supporto attività e relazione con enti locali e Regione Emilia-Romagna	82.944		74.781	157.725	89.982
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	36.253		32.685	68.938	55.195
Promozione mobilità sostenibile e Progetti EU	* 107.648	4.980	97.054	209.682	313.651
Attività gara Sosta	40.033		36.093	76.126	90.091
Formazione e aggiornamento	24.356		21.959	46.315	50.873
Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale	75.534		68.101	143.635	101.616
Totale	563.437	4.980	507.987	**1.076.404	1.034.381

* di cui € 28.247 per costo personale a TD dedicato ai progetti

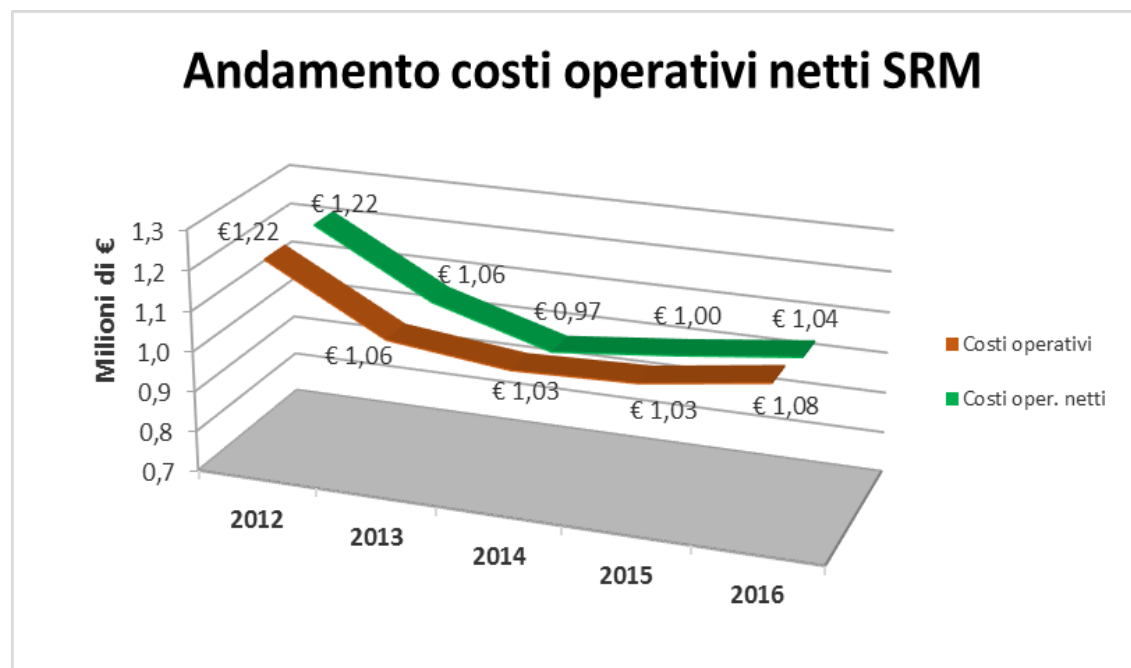
** non contiene il costo per l'accantonamento per IMU pari a € 198.828

(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.

Dal confronto con i costi relativi al 2015 emerge una crescita di circa € 42.000, dovuta all'onere per il contenzioso IMU (€ 15.600) e al supplemento di indagine di mobilità per il PUMS (€ 29.800), senza i quali i costi sostenuti sarebbero stati pressoché identici pari a 1,032 milioni di euro, contro 1,034 milioni di euro nel 2015.

Le variazioni di costo nei due anni per ciascuna attività appaiono modeste e segnalano una certa stabilizzazione nella distribuzione delle risorse fra le varie attività, ad eccezione dei costi per il progetti europei, che hanno registrato un calo compensato dalla quasi analoga crescita delle attività di supporto agli Enti Soci.



Nella tabella suesposta vengono distinti i costi operativi totali dai costi operativi “netti”, che si differenziano per il fatto di non comprendere 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 e per l’anno 2016 circa € 38.500).

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 2016	Entrate 2016
Gestione contratto di servizio TPL e attività connesse	212.045		191.177	403.222	392.100
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	19.586		17.658	37.244	480.754
Supporto attività e relazione con enti locali e RER (incluso NCC-bus)	136.645		123.198	259.843	
Promozione mobilità sostenibile e Progetti EU	136.894	4.980	123.422	265.296	169.385
Attività gara Sosta	58.267		52.532	110.799	54.482
Totale	563.437	4.980	507.987	*1.076.404	1.096.721

* non contiene il costo per l'accantonamento per IMU pari a € 198.828.

Anche nel 2016 si registra un saldo 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, che occorrerà mantenere in futuro.

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 € 403.000;
- i progetti europei, più dettagliatamente illustrati in seguito, hanno richiesto risorse di personale per circa € 137.000, che hanno trovato copertura nei correlati contributi e nelle entrate connesse;
- l'attività legata all'affitto dei beni strumentali di proprietà di SRM è rimasta pressoché costante: essa 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 è il leggero calo, ma resta significativo raggiungendo la cifra di circa € 111.000, 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 2016 la SRM ha lavorato anche sui seguenti progetti:

- **P-REACT**, finanziato dal programma FP7-SEC, ha 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 è stata realizzata a Bologna. Il progetto si è avviato ad aprile 2014 ed è terminato a maggio 2016, per un totale di 26 mesi. Il budget per SRM è stato 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 è terminato a giugno 2016. Il budget per la SRM è stato 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%.

- **EMPOWER**, finanziato dal programma Horizon 2020, coordinato dall'Università di Leeds (UK) vede la SRM partecipare in veste di *Take Up City*, ossia di città in cui verrà realizzata una campagna di behavioural change con il coinvolgimento di 10.000 persone: cittadini, dipendenti di grandi aziende con mobility manager, studenti e turisti. La campagna si è avviata il 1 aprile 2017 e durerà sei mesi, ma le attività preparatorie hanno avuto avvio a settembre 2016.

Verrà utilizzata una piattaforma informatica dedicata che permetterà ai partecipanti di tracciare i propri percorsi sostenibili e di accumulare punti per vincere premi e incentivi. L'iniziativa si chiamerà "Bella Mossa!"

Il budget per la SRM è pari a € 100.000, con vincolo di spesa rispettivamente su: applicazioni informatiche, campagna promozionale di coinvolgimento, premi e incentivi. I costi sostenuti sono finanziati al 100%.

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 2016 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
-	-	-	-	-	49.180

Rapporti finanziari con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
2.338.800	-	-	-	-	-

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, come negli anni precedenti, a rimborsare alla SRM una parte di costi sostenuti nell'anno 2016 per l'espletamento delle attività, a fronte di fattura emessa dalla SRM.

I crediti sono rappresentati da contributi per servizi di trasporto pubblico, per integrazioni tariffarie e di accertamento esteso richiesti dal Comune di Bologna e relativi all'anno 2016 che non sono ancora stati erogati al 31 dicembre 2016.

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
-	300.000	-	-	-	-

Il debito nei confronti della Città Metropolitana di Bologna è riferito a contributi di provenienza regionale e che sono stati destinati alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), quale investimento finalizzato al miglioramento della mobilità ed in particolare del servizio di trasporto pubblico.

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).

E' 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.

Sulla possibilità del permanere del Comitato di Coordinamento dovrà essere svolta opportuna valutazione alla luce dell'art. 11, comma 13 del DLgs 175/2016.

Ciò detto, si aggiunge che non ci sono stati rapporti con le altre Società soggette a direzione e coordinamento da parte degli Enti Soci.

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.

Ai sensi dell'art. 2435-bis e 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.

Come è noto, poiché la SRM anticipa il pagamento dell'IVA ai gestori, si verificano carenze di liquidità cui si è sopperito attraverso accordi di regolazione delle partite di interessi, con i gestori dei servizi.

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 2016 i tassi di interesse attivi si sono ulteriormente ridotti. Tuttavia, i proventi da interessi sui conti correnti sono cresciuti rispetto all'anno precedente mentre si sono ridotti quelli relativi al rimborso IVA per cui complessivamente tali proventi sono diminuiti per € 4.739, da € 27.907 a € 34.146.

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.

Rischio di cambio.

La società, nel corso dell'esercizio 2016, 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 € 62 dovuti ad utilizzo di valuta estera per trasferte 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.

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.

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 2016

Con lettera del 28 febbraio 2017, a seguito della richiesta di TPB di estensione del contratto di servizio per ulteriori tre anni e quindi fino al 29 febbraio 2020, dopo una complessa attività istruttoria, necessaria per verificare l’esistenza delle condizioni previste dal Contratto di Servizio per la sua estensione triennale, la SRM ha assunto la decisione di “procedere con l’estensione contrattuale” fino alla data del 29 febbraio 2020. L’accettazione della proposta di estensione della durata del contratto è pervenuta con lettera prot. TPB 133 del 22.03.2017.

Con delibera del Consiglio PG 73288/2017 il Comune ha inoltre deciso di delegare alla SRM anche l’affidamento e la gestione del contratto per l’erogazione del servizio di bike-sharing innovativo, ciò in sovrapposizione temporale con la gara della sosta e di servizi/attività complementari da avviare in vista della scadenza del contratto vigente, prevista per maggio 2017. Insieme con la Città metropolitana, inoltre, sempre con riferimento ai primi mesi del 2017, il Comune ha deciso con delibera di Consiglio PG 102385/2017 di delegare alla SRM la selezione del gruppo di professionisti da incaricare per la redazione degli strumenti di pianificazione della mobilità metropolitani e municipali. La SRM, nel rispetto dello Statuto e della convenzione, ha fornito agli enti il dettaglio

delle esigenze che emergono a fronte di simili previsioni, in modo che possa essere aggiornata la convenzione che regola i rapporti fra la Società e gli Enti Soci.

Evoluzione prevedibile della gestione

La SRM anche nel corso dell'anno 2017 la SRM lavorerà agli obiettivi definiti dai Soci.

Riguardo all'adeguamento progressivo del valore e delle modalità di attribuzione dei buoni pasto ai dipendenti alle condizioni previste per i dipendenti pubblici, la Società ha provveduto con propria decisione all'adeguamento per i nuovi assunti, cioè dipendenti della Società a partire dall'aprile 2017. Non è stato possibile procedere con l'adeguamento per i dipendenti già in forze alla società dal novembre 2010 in quanto gli stessi godono di trattamento specifico regolato da accordo individuale la cui modifica presuppone il consenso del beneficiario.

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.

Come già riferito si è avviato il Sistema Qualità ISO:9001. Nel mese di febbraio è stata integrato il Sistema 231/2001, anch'esso obiettivo fissato dai Soci per la SRM, che andrà a regime nei prossimi mesi con la nomina dell'Organismo di Vigilanza.

Destinazione del risultato d'esercizio

L'esercizio sociale chiude con un utile di € 15.454,00.

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 2016 unitamente alla Nota Integrativa ed alla presente Relazione che lo accompagnano;
- a destinare il risultato d'esercizio in conformità con la proposta formulata nella nota integrativa.

Vi ringrazio per la fiducia accordatami.

l'Amministratore Unico

Silvano Cavaliere

