

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 31.12.2019

Signori Soci,

nella Nota Integrativa Vi sono fornite notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31.12.2019. Il progetto di bilancio dell'esercizio 2019, sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, riporta un utile netto di € 20.192.

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

Approvazione del bilancio d'esercizio

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

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

- 1. In deroga a quanto previsto dagli articoli 2364, secondo comma, e 2478-bis, del codice civile o alle diverse disposizioni statutarie, l'assemblea ordinaria è convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio;*
- 2. Con l'avviso di convocazione delle assemblee ordinarie o straordinarie le società per azioni, le società in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, e le società cooperative e le mutue assicuratrici possono prevedere, anche in deroga alle diverse disposizioni statutarie, l'espressione del voto in via elettronica o per corrispondenza e l'intervento all'assemblea mediante mezzi di telecomunicazione; le predette società possono*

altresì prevedere che l'assemblea si svolga, anche esclusivamente, mediante mezzi di telecomunicazione che garantiscano l'identificazione dei partecipanti, la loro partecipazione e l'esercizio del diritto di voto, ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 2370, quarto comma, 2479-bis, quarto comma, e 2538, sesto comma, codice civile senza in ogni caso la necessità che si trovino nel medesimo luogo, ove previsti, il presidente, il segretario o il notaio.

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

In esito a tale Decreto, l'Amministratore Unico della Società ha adottato in data 25 marzo 2020, alla presenza del Collegio Sindacale, la Decisione n. 6/2020 che delibera di rinviare la comunicazione ex art. 2429 c.c. al Collegio Sindacale della proposta di Bilancio relativa all'esercizio sociale chiuso il 31.12.2019, la Nota Integrativa, la Relazione sulla Gestione e la Relazione sul Governo societario ai sensi dell'art. 6 D.Lgs. 175/2016 predisposte dall'Amministratore Unico stesso per le verifiche e gli adempimenti di legge relativi secondo i maggiori termini previsti dal comma 1 dell'art. 106 del Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18; di rinviare di conseguenza la convocazione dell'assemblea ordinaria che potrà svolgersi secondo una delle modalità previste dai commi 2 e 3 dell'art. 106 del Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18 in deroga alle disposizioni statutarie.

Informativa sulla Società

Il Comitato di Coordinamento dell'8 maggio 2018, anche al fine di rispettare le tempistiche previste dal Regolamento europeo 1370/2007, aveva di incaricato la SRM di predisporre un avviso di preinformazione che avesse ad oggetto il trasporto pubblico locale del bacino di Bologna nonché la gestione della sosta nel Comune di Bologna, come da delibera del Consiglio comunale del 13 marzo 2017, PG 60086/2017. Tale avviso è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea GU/S S114 del 16/06/2018.

Successivamente la SRM insieme agli EELL ha verificato lo stato di avanzamento delle attività di realizzazione di nuovi interventi e di strumenti di pianificazione, con riferimento ai temi attinenti al contratto di servizio del Tpl, nonché evidenziato che il contratto di affidamento del TPL ha registrato, per quanto riguarda gli investimenti da condurre sui mezzi e sulle infrastrutture, ritardi per ragioni tecniche indipendenti dall'operato della SRM e degli affidatari.

Il Comune di Bologna, d'intesa con la Città Metropolitana di Bologna, ha chiesto all'Agenzia di porre in essere tutti gli approfondimenti di carattere giuridico ed economico opportuni in ordine alle gare tpl e sosta, di formare i dati conoscitivi e tecnico-economici e quindi, ai sensi dell'art.4 dell'attuale

convenzione in essere tra gli Enti soci (approvata con delibera di Consiglio P.G. 313631/2013 e stipulata il 23 aprile 2014), rappresentare ai medesimi le conclusioni di tali approfondimenti, formulando agli Enti una propria proposta al riguardo.

In sede di Comitato di Coordinamento degli Enti Soci, in data 13 giugno 2019, l'Agenzia SRM ha presentato le conclusioni degli approfondimenti richiesti, che di seguito si riassumono:

l'art. 3, comma 3, del contratto vigente, recita "Fatto salvo quanto previsto al punto 2 che precede, la durata dell'affidamento potrà essere prorogata, laddove consentito dalla normativa applicabile al momento della scadenza del Contratto e se ritenuto opportuno dalla SRM"; la L.R.30/98, come modificata dall'art. 4 della L.R. 20/11, regola la durata dei contratti rimandando al Regolamento n. 1370/2007/CE; avendo effettuato anche un parallelo approfondimento legale la S.R.M. ha verificato che per le motivazioni più sopra esposte risultino sussistere i presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore per il periodo massimo possibile, ossia 54 mesi (4,5 anni pari alla metà della durata dell'affidamento) e pertanto fino al 31 agosto 2024, sulla base dell'art. 18 della direttiva 2014/23/UE del 26 febbraio 2014, dell'art.4 comma 4 del Regolamento n. 1370/2007/CE del 23 ottobre 2007 e della "Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia" 2014/C – 92/01 del 29 marzo 2014.

Con delibera PG 409771/2019 avente per oggetto "Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese e di quelli afferenti al Piano sosta e di servizi a esso complementari" in data 16 settembre 2019 il Consiglio del Comune di Bologna ha dato mandato alla SRM di prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio con la TPB avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese fino alla data del 31 agosto 2024.

In coerenza con quanto stabilito dal Comune, la Città metropolitana di Bologna, in data 25 settembre 2019, con delibera n. 44 - I.P. 2852/2019 - Tit./Fasc./Anno 7.1.5.1.0.0/1/2019 avente per oggetto "Approvazione di indirizzi all'Agenzia per la mobilità ed il Trasporto Pubblico SRM per la proroga dell'attuale affidamento dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale di linea del bacino bolognese" ha dato mandato all'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto pubblico SRM - Reti e Mobilità Srl di prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio con la Società TPB stipulato in data 4 marzo 2011, avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, fino alla data del 31 agosto 2024, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 3 del citato contratto, ed in conformità all'art. 4 del Regolamento 1370/2007/CE.

La SRM, nel rispetto del Regolamento europeo n. 1370/07, in data 14/11/2019 ha comunicato, in attuazione delle delibere degli enti sopra citate, di prorogare sino alla data del 31 agosto 2024 l'efficacia del contratto di servizio di cui all'oggetto, insieme col correlato contratto di affitto di ramo

d'azienda. Il contratto di gestione del Piano sosta del Comune di Bologna, è stato oggetto di proroga tecnica in relazione con l'esigenza di bandire una nuova gara, il cui bando è stato trasmesso per la pubblicazione in data 27 gennaio 2020.

Un tema di grande rilevanza nel corso dell'anno, in continuità con l'anno precedente, è stato quello dell'integrazione tariffaria, con l'abolizione della zona tecnica urbana realizzata in concomitanza con la manovra tariffaria di agosto 2019. I passeggeri dei servizi sub/extraurbani non devono più pagare la quota aggiuntiva per l'accesso ai servizi urbani. La Regione – col "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2018-2020" sottoscritto a dicembre 2017 – ha inoltre mantenuto la gratuità per i servizi urbani su gomma agli abbonati ferroviari con origine/destinazione presso le città interessate, con decorrenza da settembre 2018. È stata anche aggiunta la gratuità per l'utilizzo dei treni urbani bolognesi ai detentori di titolo di abbonamento valido per l'area urbana.

Il tema della governance a livello regionale è stato oggetto di una verifica in fine d'anno, secondo la quale, in esito ad approfondimenti condotti dalla Regione e comunicati in sede di monitoraggio del Patto, è venuto meno l'esigenza di fusione fra le Agenzie di Bologna e di Ferrara. Il PUMS, che è stato approvato a novembre 2019, ribadisce il carattere metropolitano che si intende dare alla gestione del Tpl bolognese.

Nel 2019 sono stati commissionati 35,6 milioni di chilometri di trasporto pubblico locale nel bacino di Bologna, comprensivi di "trasferimenti a porte aperte", supplementi e riserve/bis, essendo pari a 34,7 milioni le percorrenze classificate dalla Regione come "servizi minimi". La Regione nel corso dell'anno ha incrementato le risorse per servizi di Tpl, ha contribuito occasionalmente all'attivazione di nuovi servizi sperimentali (in particolare di relazione con le stazioni/fermate ferroviarie e svolti in comuni montani).

L'applicazione del sistema premi/penali regolato dal contratto di servizio, con riferimento ai risultati dell'anno 2019, 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 "Introiti da traffico" e "Numero verifiche VTV", che la struttura contrattuale di riconoscimento del premio incentiva fortemente. La voce più critica, cui è stata applicata una penale, è confermata nella "Puntualità mensile".

Il servizio ha complessivamente trasportato 136,7 milioni di 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 2019 dalla Regione Emilia-Romagna contributi per servizi minimi pari a circa € 80 milioni (€ 79.998.147), per il rinnovo del CCNL pari a € 9,7

milioni (9.701.413) e contributi per il miglioramento della qualità del servizio ex LR1/02 pari a € 33.695,45; ha ricevuto inoltre circa € 6,3 milioni dagli enti locali per servizi aggiuntivi di TPL e circa € 0,76 milioni per attività connesse all'estensione dell'attività di accertamento della sosta richiesto dal Comune di Bologna. A fronte di ricavi di competenza destinati ai servizi minimi pari a € 89.699.560, sono stati erogati al gestore TPB € 89.061.286 corrispondenti al 99,29% delle partite attive.

La differenza, pari a € 638.273 è stata trattenuta dalla SRM a titolo di commissione di funzionamento, in misura esattamente corrispondente a quanto previsto dal budget 2019. Parte delle risorse aggiuntive erogate dalla Regione sono state appostate per finanziare servizi nel 2020 garantendone in tal modo la continuità.

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 è pari allo 0,71%, confermando così il fatto che anche nel 2019 una seppur minima parte delle risorse destinate al funzionamento della SRM (€ 8.111) sono state comunque utilizzate per l'acquisizione di servizi di trasporto pubblico definiti in accordo con gli Enti Soci.

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.

È proseguita sui livelli ormai consueti l'attività di accertamento esteso regolata dal contratto di servizio del Tpl di bacino. A tutto il 2019 è stata organizzata ed erogata attività di accertamento per una spesa complessiva di circa 761.000 euro, prevalentemente per il servizio "scout".

Nel corso del 2019 si sono inoltre regolate le ulteriori attività affidate alla SRM, a integrazione di quanto stabilito nella Convenzione in essere:

- il bike-sharing di ultima generazione, di cui alla delibera PG. 73288/2017 del 20 marzo 2017;
- il car-sharing a flusso libero, di cui alla delibera PG. 411563/2016 del 9 gennaio 2017;
- il contratto di servizio per la gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari, di cui alla delibera PG 60086/2017 del 13 marzo 2017;

Al termine del 2019, 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 44,3%, 37,4% al netto dei contributi, (era al 41%, 33,9% al netto dei contributi, in chiusura del 2018). 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 degli

investimenti della TPER, vista la proroga, è stato successivamente aggiornato ed esteso all'agosto del 2024. Con la formalizzazione della proroga tale Piano, insieme con quello relativo agli investimenti sui mezzi, sarà approvato dall'Assemblea della SRM.

Nel corso del 2019, il Comune di Bologna ha incaricato la SRM di porre in essere tutti gli approfondimenti opportuni e di relazionare successivamente agli enti soci in sede di Comitato di coordinamento circa le convenzioni con l'ATC/TPER aventi per oggetto il sistema TPGV/Crealis. Devono essere definite le modalità di attuazione delle convenzioni sottoscritte dai Comuni di Bologna e di San Lazzaro di Savena nel 2001 e dell'Accordo-quadro relativo alla scissione parziale di ATC SpA del marzo 2003. Nel corso dell'anno sono state numerose le occasioni di confronto con la TPER per la definizione di un congruo canone che garantisca la remunerazione del capitale investito. Ogni decisione nel merito sarà sottoposta e presa in sede di Assemblea dei soci.

Già nell'anno 2016 si è rilevata la problematica inerente all'accatastamento del deposito-officina Ferrarese in esito alla presentazione di una pratica di aggiornamento da parte della TPER: è stata richiesta erroneamente 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. Nel corso del 2017 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. A seguito di una pronuncia favorevole alla SRM della Commissione Tributaria Provinciale con sentenza dell'11 aprile 2018, l'Agenzia delle Entrate ha presentato, in data 24 luglio 2018, ricorso presso la Commissione Tributaria Regionale.

A fronte della possibile evenienza di soccombenza, la società dovrà corrispondere l'IMU, più relativi interessi ed eventuali sanzioni con decorrenza dalla data della modifica della categoria catastale (24 luglio 2015), se l'immobile in oggetto dovesse perdere, a seguito del contenzioso in atto, l'esenzione spettante agli immobili classificati nella categoria E. Negli anni 2016 - 2019 sono già stati accantonati a fondo rischi circa € 800.000. Sul tema non ci sono aggiornamenti di rilievo.

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 2019 sono stati spesi a tale scopo oltre 72 milioni di euro, a fronte di circa 40 milioni di euro di impegno assunto, con una percentuale di esecuzione del programma di investimento superiore al 100%. Tale evenienza ha reso possibile la proroga del contratto, in esito a specifico indirizzo degli enti soci.

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%
2017 cumulato	92.244.757	49.045.375	43.199.382	40.896.190	105,6%
2018 cumulato	124.066.746	68.144.419	55.922.327	40.896.190	136,7%
2019 cumulato	149.738.168	76.858.188	72.879.979	40.896.190	178,2%

La SRM ha garantito per tutto il 2019 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, ecc. 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, ecc.). La SRM ha assistito la Città metropolitana nell'approvazione del PUMS.

Registra ancora un ritmo di crescita l'attesa degli enti locali in relazione al supporto che la SRM può garantire loro. Nel corso del 2019, andata a regime la riorganizzazione della società operata nel 2018, la SRM ha mantenuto un impegno, pur ridimensionato, sul fronte dei progetti finanziati di ricerca e sviluppo. Le attività della società sono comunque destinate a essere concentrate su sole iniziative puntuali, specificatamente finanziate e solo a fronte di nuove risorse da poter dedicare loro.

Con riferimento alla gestione del Piano sosta, il periodo gennaio-dicembre 2019 si è concluso registrando incassi per la sosta pari a 14,670 milioni di euro e per i contrassegni a 1,797 milioni di euro, per un totale di 16,467 milioni di euro. Le entrate per il Comune fra canone, maggior canone e conguagli, sono state rispettivamente pari a 7,285 Milioni di euro e 0,148 milioni di euro, per un totale di 7,433 milioni di euro (IVA esclusa).

Una controversia giudiziale è stata instaurata nel 2013 presso il TAR Emilia Romagna (numero registro generale 1086/2013) dalla società Centrum Parkolò Rendszer Kft, per vicende connesse alla procedura di affidamento dei servizi afferenti il piano sosta e servizi complementari. Il valore complessivo della controversia ammonta a € 46.388,76 maggiorato degli interessi legali; nel bilancio di esercizio 2019 sono stati accantonati € 23.194,38 (pari al 50% di quanto oggetto di causa) a fondo rischi per contenziosi, a parziale copertura del rischio di eventuale soccombenza.

Il 2019 ha visto la SRM impegnata nella gestione del Registro Provinciale delle Imprese NCC-bus (noleggio con conducente) secondo la normativa regionale.

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 si è confermata purtroppo assolutamente insufficiente. In corso d'anno, la SRM ha proposto agli enti un nuovo Regolamento da adottare, con l'obiettivo di garantire al nuovo CCU un'operatività più efficace e regolare.

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.

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. Dal 2017 è stato implementato il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e conseguentemente è stato nominato l'Organismo di Vigilanza, rinnovato nel 2018 in occasione dell'Assemblea dei soci di approvazione del bilancio 2017.

Prospetto riepilogativo

	SRM	Cons 2017		Cons 2018		Cons 2019	
Ricavi		2017/2016		2018/2017		2019/2018	
	Contributi TPL RER (SSMM + L 1/02)	79.982.288	-0,3%	80.178.298	0,25%	85.179.386	6,2%
	<i>di cui commissione trattenuta</i>						
	<i>di cui commissione tratt. incl IMU Ferrarese</i>	582.033	0,65%	639.474	0,71%	638.273	0,71%
	Contributi CCNL	9.701.413	0,0%	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,0%
	Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	6.206.130	2,7%	6.794.751	9,48%	7.119.236	4,8%
	Introiti e contributi progetti EU	178.913	130,2%	36.371	-79,67%	38.990	7,2%
	Altri ricavi	674.743	7,6%	738.922	9,51%	619.081	-16,2%
	<i>di cui canone affitto</i>	425.508	0,1%	428.912	0,80%	434.916	1,4%
	<i>di cui contributo Comune sosta e comm.ne</i>	49.180	-2,0%	49.180	0,00%	49.180	0,0%
	<i>di cui contributi da soci per iniziative</i>	-		63.743		-	-100,0%
	<i>Altro</i>	-		197.087		134.984	-31,5%
	TOTALE	96.743.487	0,049%	97.449.756	0,73%	102.658.106	5,3%
Costi							
	Corrispettivi contrattuali e CCNL	95.299.975	-0,1%	96.034.989	0,77%	101.424.181	5,6%
	Costo Personale agenzia	570.315	6,6%	652.347	14,38%	628.743	-3,6%
	Costo Personale interamente EU	36.903	11,1%	29.196	-20,88%	32.313	10,7%
	Altri costi	833.973	18,0%	791.848	-5,05%	657.439	-17,0%
	<i>Consulenze e servizi amm.vi</i>	83.377	3,9%	109.273	31,06%	99.856	-8,6%
	<i>Compenso Amministratore Unico</i>	45.563	7,3%	41.600	-8,70%	41.600	0,0%
	<i>Compensi sindaci</i>	36.400	0,0%	36.400	0,00%	36.400	0,0%
	<i>Fidejussioni IVA e spese bancarie</i>	13.299	-30,1%	9.322	-29,90%	1.060	-88,6%
	<i>Servizi per indagini e controlli</i>	19.608	-71,4%	20.602	5,07%	17.481	-15,2%
	<i>Fitti per beni di terzi e ass sw</i>	116.566	72,6%	101.021	-13,34%	66.841	-33,8%
	<i>Utenze, pulizia e logistiche</i>	31.969	-0,3%	33.147	3,68%	35.256	6,4%
	<i>IMU, imposte e tasse, bolli</i>	228.032	0,6%	230.695	1,17%	254.091	10,1%
	<i>Assicurazione RC società</i>	10.892	0,0%	10.892	0,00%	10.892	0,0%
	<i>Costo servizi Lepida/contr. SRM gestori</i>	41.819	8,6%	45.992	9,98%	32.000	-30,4%
	<i>Quote iscriz. ass. organismi naz. int.</i>	15.073	-0,2%	14.261	-5,39%	14.316	0,4%
	<i>Spese rappresentanza e trasferta</i>	15.837	8,0%	15.561	-1,74%	10.777	-30,7%
	<i>Acq. materie prime, canc, stampati, pubblicazioni</i>	28.935	104,2%	16.357	-43,47%	3.032	-81,5%
	<i>Acquisto incentivi iniziative mobilità sostenibile</i>	61.198		43.632	-28,70%	-	-100,0%
	<i>Gare/Convegna/Att.funz. PUMS/Att.soci</i>	-		14.400		-	-100,0%
	<i>Altro (incluse sopravv pass)</i>	85.403	110,5%	48.693	-42,99%	33.836	-30,5%
	TOTALE	96.741.165	0,1%	97.508.379	0,79%	102.742.676	5,4%
MOL		2.322	-96,5%	-58.623	-2624,53%	-84.570	44,3%
	Ammortamenti	12.443	-80,0%	11.729	-5,74%	11.240	-4,2%
EBIT		-10.121	-357,9%	70.352	595,14%	95.809	36,2%
	Componenti straordinarie	4.211		1.600	-62,01%	597	-62,7%
	Interessi attivi su c/c bancari	9.722	-71,5%	51.851	433,32%	41.934	-19,1%
	Interessi attivi su rimb IVA	40.741	944,4%	10.100	-75,21%	264	-97,4%
	Interessi pass soci anticipazione	-	0,0%	-		-	
	Interessi attivi su conguaglio affitto	10.172	0,0%	30.518	200,02%	98.668	223,3%
	Interessi pass ritardo pagamenti	-5.195	-38,5%	1.456	-71,98%	1.143	-21,5%
	Utili/perdite su cambio	-	-100,0%	26		-	-100,0%
EBT		49.532	-6,6%	22.235	-55,11%	44.511	100,2%
	IRAP	-9.932		-10.971		-9.478	
	IRES	-67.376		-58.432		-69.312	
	Imposte anticipate	48.000		48.000		54.471	
EAT		20.224	30,9%	832	-95,89%	20.192	2326,43%

Ai fini della comparabilità con gli anni precedenti, in questa tabella si è scelto di riclassificare le componenti straordinarie (sopravvenienze attive per € 597) in una voce dedicata. Nella riclassificazione presente nel formato xbrl nella nota integrativa

Le sopravvenienze sono invece incluse nelle correlate voci di costo e ricavo. Ciò produce un disallineamento nei totali, che scompare nella quantificazione del risultato d'esercizio ante imposte.

I ricavi complessivi crescono rispetto al 2018 di € 5.208.350 frutto di variazioni positive e negative dei diversi elementi che li compongono: le entrate da contributi regionali sono aumentate di circa 5 M€ in massima parte per effetto dei contributi regionali per il finanziamento dell'integrazione ferro-gomma denominata "Mi muovo anche in città" che incide per circa 5,1 Milioni di € si sono incrementati i contributi dei Comuni per servizi e integrazioni tariffarie di circa € 324.000. I ricavi da progetti europei sono pressoché stabili con un saldo positivo di € 2.619 derivante dal confronto con l'esercizio precedente. La voce degli altri ricavi si riduce di € 119.000 circa rispetto all'esercizio precedente, per effetto, dell'assenza dei contributi degli Enti Soci e della Regione Emilia-Romagna per Bella Mossa (- € 63.000 circa), minore capitalizzazione di spese del personale (- € 28.000 circa), minori prestazioni di servizi (- € 23.000 circa) e minori rimborsi su spese legali (- € 10.000 circa).

A fronte dell'aumento del 5,34% dei ricavi rispetto al 2018, i costi sono aumentati di € 5.234.297 circa, corrispondenti al 5,37% in più rispetto all'anno precedente, in gran parte dovuti a maggiori corrispettivi per integrazioni tariffarie e servizi aggiuntivi. Di seguito si fornisce il dettaglio dei contributi ricevuti dalla SRM:

	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019
Contributi SSMM e CCNL da RER	89.861.795	89.699.560
<i>Contributi servizi minimi (al netto della commissione)</i>	<i>79.520.908</i>	<i>79.359.874</i>
<i>Contributo CCNL</i>	<i>9.701.413</i>	<i>9.701.413</i>
<i>Commissione su contributi regionali + int soci</i>	<i>639.474</i>	<i>638.273</i>
<i>Maggiori servizi</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Contributi ex L. 1/2002	17.917	28.875
Integrazione contributi Enti /RER	0	5.098.245
Contributi SSAA e integrativi	0	54.119
<i>Contributi SSAA CoBo</i>		
<i>Contributi Accertam Esteso CoBo</i>		
<i>Integraz.tariffarie CoBo</i>		
<i>Altro CoBo</i>		
<i>Contributi SSAA Altri Comuni</i>		
<i>Integraz tariffarie Altri Comuni</i>		
	6.794.751	7.119.236

La tabella che segue fornisce un dettaglio ulteriore rispetto ai contributi ricevuti dalla SRM per i servizi aggiuntivi, l'accertamento esteso e le integrazioni tariffarie:

	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019
Comune di Bologna Servizi Aggiuntivi	1.960.653,25	2.278.031,88
Comune di Bologna Accertamento Esteso	758.283,22	761.287,83
Comune di Bologna Integrazioni Tariffarie	1.401.400,00	1.496.180,52
Altri Enti Servizi Aggiuntivi	2.330.153,77	2.282.246,52

Altri Enti Integrazioni Tariffarie	447.016,10	301.489,25
Totale	* 6.897.506,34	7.119.236,00

* Rispetto al dettaglio dei contributi riportato nella tabella precedente si rileva uno scostamento pari a € 101.754,85 in quanto i relativi servizi sono stati fatturati come Servizi Minimi dal gestore e ulteriori € 1.000 per indagini sul servizio del Comune di Imola.

I corrispettivi contrattuali e i trasferimenti al gestore dei servizi di TPL sono in aumento di circa € 5.389.000, corrispondenti a +5,6% rispetto all'anno precedente. Gli altri costi di gestione sono passati da € 791.848 a € 657.439 (-17,0%) per minori spese, soprattutto su progetti e iniziative di promozione della mobilità (Bella Mossa).

Entrando nel merito delle voci di costo, ed in particolare per ciò che concerne il costo del personale si rileva che nel triennio 2017/2019 esso è cresciuto complessivamente dell'8,9%, registrando però un decremento nell'ultimo biennio del 3% per effetto del nuovo assetto organizzativo della SRM adottato nel corso del 2018. Tra i costi relativi al personale 2019 si riportano € 8.578 per la riduzione dell'immobilizzazione di costi pluriennali legati al bando TPL relativi alla capitalizzazione effettuata nel 2018; tale riduzione è effetto della proroga del contratto di servizio stipulato con TPB che rimanda la gara al 2024. Al netto di tale voce di costo, il costo del personale 2019 equivale a € 652.478 con una riduzione sul valore 2018 (€ 681.542) pari al 4,26%. Sempre al netto dei costi per la riduzione dell'immobilizzazione 2018, la crescita dei costi del personale nell'ultimo triennio si attesta sul 7,45%. Resta in atto la capitalizzazione dei costi per il bando sosta che produce sul 2019 un effetto pari a € 10.404. La maggior parte dell'incremento, pari rispettivamente a € 89.014 sul 2018 e € 87.183 sul 2019, è effetto di due assunzioni a tempo determinato intervenute rispettivamente a dicembre 2017 e gennaio 2018, nonché un'assunzione a tempo determinato part-time intervenuta nel febbraio 2017, modificata in full-time in ottobre 2018 che impatta per € 23.019 sul bilancio 2018. Dal 2019 l'assunzione di tale ultima risorsa per la copertura delle mansioni di segreteria e protocollo è a tempo indeterminato a seguito di selezione pubblica e impatta per € 33.700 circa.

Da settembre 2019, a seguito di selezione pubblica, è attivo un contratto a tempo determinato della durata di 12 mesi per la copertura delle attività derivanti da progetti che impatta sul bilancio 2019 per € 12.825. Si riportano € 4.163 per copertura costi di risorsa progetti europei dimissionaria in febbraio (Ing. Borioni).

Costi del Personale

	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019
Costi del personale agenzia	652.347	628.743
Riduzione immobilizzazione 2018 gara TPL		- 8.578
Totale costi del personale agenzia	652.347	620.165
Costi del personale progetti EU	29.196	32.313
Totale costi del personale di competenza	681.542	652.478

Il numero di dipendenti medio dell'anno, compreso il dirigente in organico, è stato pari a n. 11 unità medie dipendenti. Il costo complessivo del personale è stato pari a € 652.478 e pertanto il costo medio unitario è di € 59.316 contro i € 61.958 del 2018 con una riduzione media del 4,26% rispetto all'anno precedente. Tale costo grava interamente sul bilancio SRM, a parte i contributi europei ricevuti, in quanto, per decisione assunta al momento della costituzione, il contratto di lavoro applicato ai dipendenti è stato quello del Commercio e non quello degli Autoferrotranvieri che, come noto, godono di un rimborso medio pro capite di circa 5.500 €/anno posto a carico dello Stato.

La tabella che segue riporta i costi rilevati per le attività svolte dalla SRM: 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 diminuiti di circa € 155.000. Le ragioni di tali diminuzioni sono da identificarsi principalmente con la riduzione dei costi del personale e di altri costi legati principalmente all'assenza di specifiche iniziative di promozione della mobilità sostenibile. Come per l'anno precedente è stato prudenzialmente accantonato un importo pari a € 200.000, che non è incluso tra i costi per rendere omogeneo il confronto con gli anni precedenti.

	Costi personale (da rilevaz.)	Altri costi (ripartizione. su valore costi pers.)	Costi 2019	Costi 2018	Differenza 2019-2018
Gestione tecnica contratto di servizio TPL	92.192,32	65.831,95	158.024,27	254.267,68	-96.243,41
Gestione amministrativa contratto di servizio TPL	12.917,92	9.224,32	22.142,24	42.843,33	-20.701,09
Gestione contratto servizi aggiuntivi (SSAA)	21.398,60	15.280,14	36.678,75	46.125,27	-9.446,52
Verifica fermate/percorsi TPL	45.190,91	32.269,57	77.460,48	72.154,44	5.306,04
Pratiche parco mezzi TPL	23.591,56	16.846,07	40.437,63	43.827,82	-3.390,20
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	28.137,38	20.092,12	48.229,50	38.177,87	10.051,63
Supporto attività e relazione con enti locali e Regione Emilia-Romagna	77.973,20	55.678,48	133.651,67	170.332,05	-36.680,37
Promozione mobilità sostenibile e Progetti EU	50.002,97	35.705,72	85.708,68	70.011,37	15.697,31

Attività gara Sosta	61.151,96	43.666,90	104.818,86	96.159,03	8.659,83
Servizi di sharing	36.697,74	26.204,82	62.902,56	95.483,52	-32.580,96
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	36.477,43	26.047,51	62.524,95	62.302,50	222,45
Formazione e aggiornamento	25.820,69	18.437,83	44.258,52	52.220,46	-7.961,95
Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale	140.983,85	100.672,61	241.656,46	229.484,78	12.171,68
Totale	652.536,52	465.958,04	*1.118.494,56	*1.273.390,11	-154.895,55

* non contiene il costo per l'accantonamento per IMU pari a € 200.000.

Le variazioni di costo nei due anni per ciascuna attività appaiono rilevanti in alcuni casi e più stabili in altri. In generale i costi operativi sono diminuiti di circa € 155.000.

In particolare la gestione del contratto di servizio TPL ha subito un forte decremento rispetto al 2018, anno in cui la Società aveva iniziato l'iter di approfondimento e preparazione propedeutico alla nuova gara per il TPL e per la sosta del bacino di Bologna, che aveva richiesto un cospicuo impegno sia interno alla Società, sia di coordinamento con gli Enti Soci. Nel 2019 il tema delle infrastrutture vede un aumento dei costi, soprattutto per l'approfondimento legato al regime di proprietà dell'infrastruttura TPGV Crealis.

L'avvio del progetto SMACKER ha determinato maggiori costi per i progetti europei e per le attività correlate.

L'attività legata alla gara sosta si è incrementata per i lavori propedeutici alla pubblicazione del bando avvenuta in avvio del 2020.

La voce "Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale" è aumentata ulteriormente, essenzialmente a causa di nuove attività previste dalla normativa vigente (D.Lgs. 231/2001, D.Lgs. 33/2016, D.Lgs. 175/2016 e smi, ecc) e per gli adempimenti di contabilità e gestione del personale, ivi inclusa la procedura di selezione di una risorsa per la gestione di progetti europei, la preparazione del Piano delle assunzioni presentato nel 2020 e la gestione degli approvvigionamenti.

I costi relativi ai servizi di sharing sono diminuiti rispetto al 2018 anno in cui si erano concentrate le attività relative all'avvio dei contratti con gli operatori.

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).

La colonna "Costi diretti" riporta costi rilevanti riconducibili nello specifico alla macro-categoria

individuata.

Riclassificazione per centri di ricavo 2019	Costi personale	Costi diretti	Altri costi	Costi totali	Ricavi totali	Differenza
Gestione contratto di servizio TPL e attività connesse	263.819,66		166.071,21	429.890,86	643.019,41	213.128,55
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	35.580,09	32.000,00	22.397,22	89.977,31	469.556,36	18.484,03
Supporto attività e relazione con enti locali e Regione Emilia-Romagna	98.862,38		62.232,64	161.095,02		
Accantonamento IMU		200.000,00	-	200.000,00		
Promozione mobilità sostenibile e Progetti EU	71.865,54		45.238,47	117.104,01	47.631,79	-69.472,22
Attività gara Sosta	84.314,31	23.194,38	53.074,81	160.583,50	59.584,05	-100.999,45
Servizi di sharing	49.948,38		31.441,89	81.390,27	-	-81.390,27
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	48.146,17		30.307,42	78.453,58	14.132,45	-64.321,13
TOTALE	652.536,52	255.194,38	410.763,66	1.318.494,56	*1.233.924,06	-84.570,50

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

Al netto dell'accantonamento IMU che incide per € 200.000 in termini di costi, anche nel 2019 si registra un saldo complessivo positivo fra i costi e le entrate correlate, confermando così la tendenza, già avviata nell'anno 2014 al livellamento fra entrate e costi correlati per le varie attività svolte.

Dall'analisi della tabella emergono alcuni elementi di attenzione:

- l'attività di gestione del contratto TPL, che raggruppa le attività di gestione tecnico/amministrativa dei contratti per i servizi minimi e aggiuntivi di trasporto, le attività di controllo, le verifiche di sicurezza, ha registrato un costo di circa € 430.000 a fronte di maggiori ricavi costituiti principalmente dalla commissione trattenuta sui contributi dedicati ai servizi minimi pari a € 638.273 e da altre entrate minori;
- l'attività legata all'affitto dei beni strumentali di proprietà di SRM 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;
- la promozione della mobilità sostenibile e i progetti europei, più dettagliatamente illustrati in seguito, hanno visto costi di personale per circa € 50.000, che, gravati dei costi generali e delle attività ausiliarie raggiungono una quotazione più che doppia. I costi di personale ricomprendono anche l'attività di candidatura relativa a nuove proposte progettuali.

- il costo delle risorse interne dedicate alla gestione del contratto relativo alla sosta e delle attività ad essa complementari è in costante aumento e resta significativo raggiungendo la cifra di circa € 160.584. Tra i ricavi sono riportati € 49.180 riconosciuti dal Comune di Bologna alla SRM per la gestione del contratto di servizio e € 10.404 come costi di personale relativi alla preparazione della gara sosta, capitalizzati sugli anni successivi.
- La gestione dei contratti di sharing non registra ricavi ma genera un canone versato da ENI per l'esercizio del car sharing pari a € 62.419 che, su indirizzo del Comune di Bologna, è utilizzato per la copertura di costi derivanti da servizi di trasporto o integrazioni tariffarie e quindi non viene riportato in tabella.
- La gestione del registro NCC registra nel 2019 una differenza negativa tra costi e ricavi per complessivi € 59.716.

Confronto tra valore della produzione e costi di funzionamento

	Consuntivo 2018	Rapporto costi/valore della produzione 2018	Consuntivo 2019	Rapporto costi/valore della produzione 2019
Valore della produzione netto (contributi e progetti EU)	1.381.430		1.195.532	
Costi funzionamento da bilancio	97.309.813		102.542.676	
Costi funzionamento netto contributi e progetti EU	1.245.628	<u>90,17%</u>	1.077.559	<u>90,13%</u>

Il valore della produzione è calcolato sulla base del totale dei ricavi da cui sono sottratti i contributi per il TPL, il CCNL e i progetti europei.

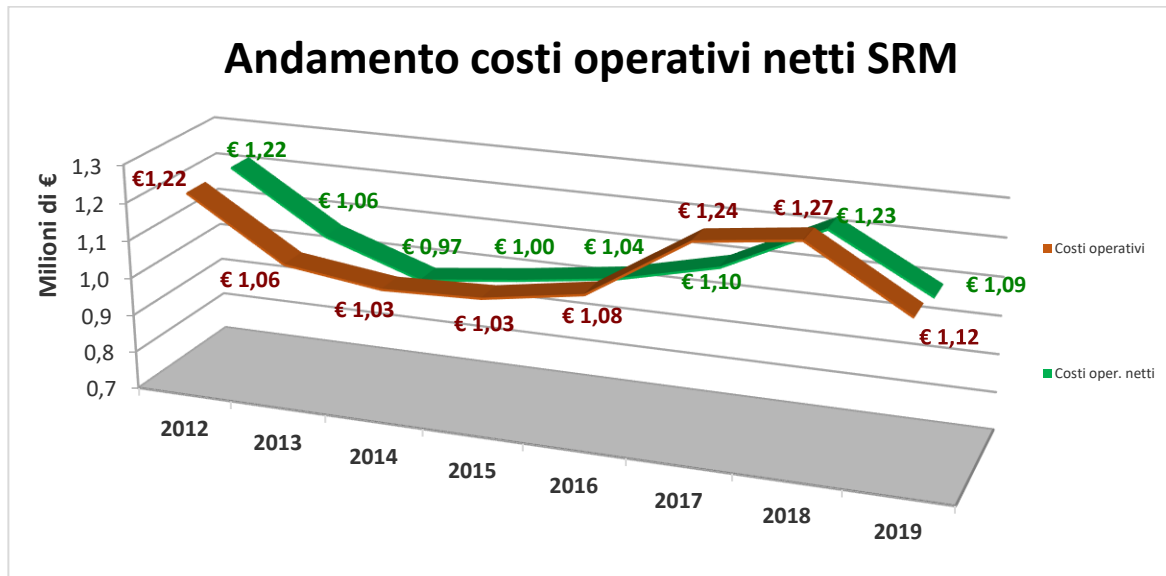
I costi di funzionamento sono calcolati sulla base del totale dei costi da cui sono sottratti i costi per l'accantonamento per fondo rischi IMU.

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

Come si evince dai valori riportati in tabella, il rapporto tra i costi di funzionamento a bilancio e il valore della produzione per il 2019, al netto dei contributi e dei corrispettivi per progetti europei e al netto dei contributi riversati ai gestori del servizio di Trasporto Pubblico Locale, rimane al di sotto del limite prefissato del 90,17%.

Nel grafico che segue vengono distinti i costi operativi totali dai costi operativi "netti", che si differenziano per il fatto di non comprendere il costo sostenuto dalla SRM 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 (pari a circa € 34.000 per l'anno 2015, € 38.500 per l'anno 2016, € 41.800 per l'anno 2017, € 45.992 per il 2018 e € 32.000 per il 2019). Per ottenere importi confrontabili, va rilevato che il costo operativo netto 2017 non include i costi sostenuti per Bella Mossa, finanziati dal progetto EMPOWER per € 100.000. Il dato non include gli oneri per l'accantonamento al fondo per rischio di contenzioso IMU nel periodo 2016-2019.



Attività di Ricerca e Sviluppo

Per quanto riguarda i progetti innovativi in ambito europeo, nell'anno 2019 la SRM ha lavorato sui seguenti progetti:

- **SMACKER**, finanziato dal programma Interreg Central Europe si è avviato in aprile 2019. Si tratta di un progetto di promozione del trasporto sostenibile in aree a bassa densità, per valutare il potenziale dei servizi di trasporto flessibili della tipologia a chiamata. Per la parte locale, il progetto prevede l'attivazione di un servizio a chiamata nell'area appenninica con valenza sia turistica, sia residenziale. Il progetto ha una durata di 36 mesi. La SRM coordina il progetto che vede coinvolti 9 partner da 6 diversi paesi europei. Il budget complessivo per la SRM è pari a € 358.400, finanziato all'85% dal programma Interreg Central Europe e per il restante 15% dal Fondo di rotazione Ministeriale. Per il 2019 sono riportate in bilancio entrate pari a circa € 39.000 a fronte di rendicontazione di costi di personale (pari a € 32.313), spese generali e costi di viaggio e per servizi di catering e ristorazione.

- **SMASH**, finanziato dalla rete Climate-Kic, è un progetto di ricerca che vede coinvolti vari partner internazionali. SRM agisce nel progetto come consulente, grazie all'esperienza maturata in Bella Mossa e nella gestione di dati sulla mobilità. Nel 2019 il progetto SMASH ha garantito ricavi per € 8.623 + IVA sotto forma di prestazioni di servizi per copertura ore del personale dedicato alle attività di progetto.

Informativa sulla gestione del personale

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2019 è la seguente:

Inquadramento	Quantità T.Indeterminato	Quantità T.Determinato	Scadenza T.Determinato	Note Addetti T.Determinato
Dirigente	1			
Capo Ufficio	1			
Impiegati liv. I	3	1	31.12.2020	Sosta e sharing
Impiegati liv. II	2	1	30.11.2020	Addetto Legale
Impiegati liv. III	0	1	08.09.2020	Progetti EU
Impiegati liv. IV	1	0	31.12.2018	Add. Protocollo
TOTALE	8	3		

Per il 2019 la Società ha presentato ai Soci il Piano delle assunzioni in occasione dell'Assemblea per l'approvazione del relativo Budget.

Nel corso del 2019 si riportano i seguenti fatti di rilievo:

- Non si rilevano giornate di sciopero da parte dei dipendenti;
- Dal 1° gennaio 2019 si è avviato un rapporto di assunzione a tempo indeterminato per Impiegato livello IV Addetto alla segreteria e protocollo, a seguito di selezione pubblica e relativa graduatoria;
- In data 8 febbraio 2019 un dipendente con contratto a tempo determinato Impiegato livello III Addetto alla gestione di progetti europei, con contratto in scadenza al 31 marzo 2019 ha rassegnato le proprie dimissioni;
- Si è espletata una procedura di selezione di una risorsa di livello III Addetto alla gestione di progetti europei per le attività derivanti dal Progetto SMACKER. La selezione ha avuto esito con l'assunzione della risorsa in oggetto con contratto a tempo determinato della durata di 12 mesi dal 9 settembre 2019;
- I premi per i dipendenti, calibrati e formalizzato a inizio anno a seconda del livello di inquadramento, sulla base di obiettivi specifici affidati a ciascun dipendente in misura dell'80%, e in relazione alla valutazione finale relativa al raggiungimento delle attività svolte, in misura del 20% del premio, sono stati erogati secondo le previsioni;
- Non si sono registrati infortuni nel corso dell'esercizio;

- Si è provveduto alla formazione generale e specifica per la sicurezza nei luoghi di lavoro nei confronti della risorsa assunta a settembre 2019;
- Il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza ha partecipato alla formazione annuale di aggiornamento in tema di sicurezza sul lavoro.

Informativa sull'ambiente

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

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

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti

La seguente tabella illustra secondo quanto richiesto dall'art. 2497-bis, ultimo comma, Codice Civile con riferimento ai rapporti, commerciali e finanziari, intrattenuti da SRM Srl nel corso del 2019 con il Comune e la Città Metropolitana di Bologna, che esercitano l'attività di direzione e coordinamento:

Rapporti commerciali con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Costi	Ricavi
-	-	-	-	€ 13.129	€ 4.579.681

Rapporti finanziari con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
1.368.392	-	-	-	-	-

I ricavi sono rappresentati da:

PRESTAZIONI GARA SOSTA	€ 49.180,33
CONTRIBUTI SSAA DA ENTI	€ 3.753.675,72
CONTRIBUTI SSAA DA ENTI (Bella Mossa 2018)	€ 14.401,68
CONTRIBUTI SSAA DA ENTI (Servizi demografici)	€ 1.135,00
CONTRIBUTI COBO VARI (Accertamento esteso)	€ 761.287,83

I costi sono rappresentati da:

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

I crediti sono rappresentati da:

CREDITI V/ENTI SSAA	€ 1.614.963,55
---------------------	----------------

CLIENTI C/FATTURE DA EMETTERE (Gara Sosta)

€ 49.180,33

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
-	€ 142.596	-	-	-	-

Il debito nei confronti della Città Metropolitana di Bologna è riferito per € 125.115 alla quota residua di 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. € 17.481 fanno riferimento al contributo dovuto per le indagini su “Le abitudini di mobilità e la qualità del servizio di trasporto pubblico locale del bacino di Bologna” – anno 2019.

Attività di direzione e coordinamento

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

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

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

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

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

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

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

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

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

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

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

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

Rischio di liquidità.

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

La Società non ha richiesto affidamenti agli istituti di credito.

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

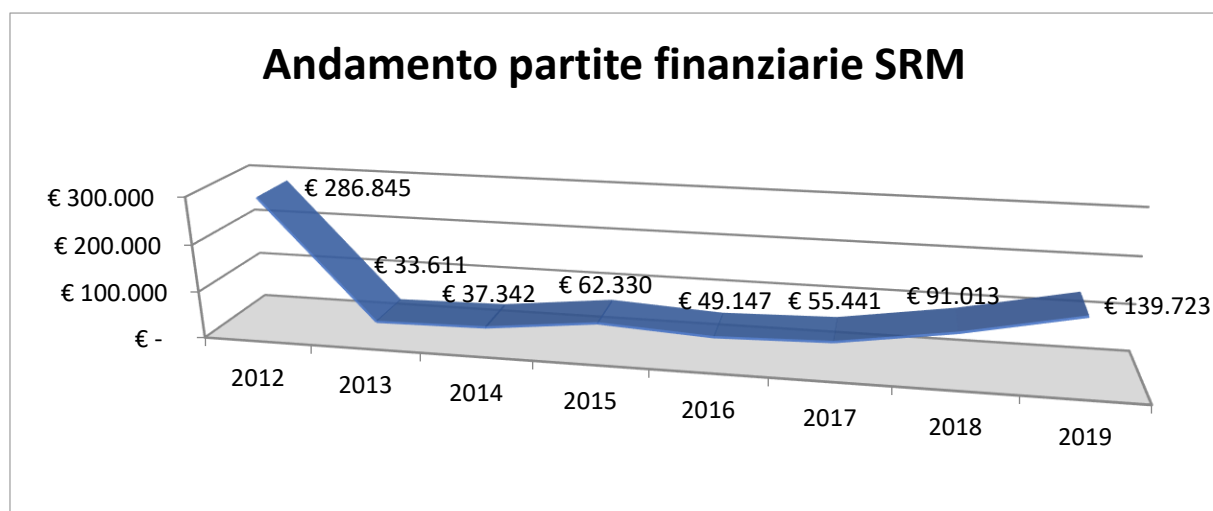
Dal luglio 2017 la società è stata inclusa nel perimetro di applicazione del meccanismo dello split payment: ciò ha permesso alla SRM di migliorare lentamente la propria situazione di liquidità e ridurre progressivamente il credito IVA presso l'erario.

Rischio di tasso di interesse.

Nel corso dell'esercizio 2019 i tassi di interesse attivi sono rimasti stabili per 2 dei conti attivi e sono diminuiti per il conto relativo ai Servizi minimi. I proventi da interessi sui conti correnti sono aumentati anche grazie al conto di deposito vincolato che è stato acceso in data 10 gennaio 2018. Sono notevolmente diminuiti gli interessi relativi al ritardo sul rimborso IVA, nel 2019 pari a € 264.

Le disponibilità liquide sono state impiegate nel sistema bancario attraverso depositi di conto corrente a libera disponibilità e un conto vincolato per 24 mesi. 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 determinante per il raggiungimento del risultato di esercizio. Il saldo delle partite finanziarie al 31.12.2019 presenta una situazione particolarmente favorevole dovuta a un miglior rendimento del conto corrente di corrispondenza con TPER/TPB sul conguaglio relativo all'affitto del ramo d'azienda che ha garantito maggiori entrate del previsto.

Nel grafico successivo vengono fornite le indicazioni in merito allo storico delle partite finanziarie relative alla Società.



Rischio di cambio.

La società, nel corso dell'esercizio 2019, non ha effettuato transazioni commerciali in valuta diversa da quella di conto e, quindi, non è stata esposta al rischio di cambio.

Rischio di credito.

È il rischio che una controparte causi una perdita finanziaria alla Società non adempiendo all'obbligazione di pagare, e deriva principalmente dai crediti commerciali. La società ha rapporti creditizi verso gli enti istituzionali (Regione, Città Metropolitana e Comuni) nonché con l'Amministrazione finanziaria in merito al credito Iva. La solidità finanziaria degli interlocutori non ha

finora richiesto l'accensione di garanzie collaterali. È procedura della società monitorare costantemente, nel corso dell'esercizio, lo scadenziario dei crediti in modo da anticipare ed intervenire prontamente su quelle posizioni creditorie che presentano un maggior grado di rischio. Il rischio di credito riguardante le altre attività finanziarie, che comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti, altri crediti a breve termine, presenta un rischio massimo pari al valore contabile di queste attività in caso di insolvenza della controparte.

Dlgs 81/2008

La società ha recepito e formalizzato nel "Documento di valutazione dei rischi" ai sensi del D.Lgs. 81/2008 gli obiettivi generali e fondanti atti alla valutazione dei rischi e all'individuazione delle misure di protezione per migliorare i livelli di prevenzione e/o protezione nel rispetto e tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori. Le principali misure di protezione adottate riguardano la consegna dei dispositivi di protezione individuale (scarpe antinfortunistiche e giubbotto ad alta visibilità) unitamente alla formazione dei lavoratori in merito al corretto utilizzo degli stessi per i dipendenti interessati.

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. In relazione all'emergenza sanitaria in atto, si rimanda alla sezione "Evoluzione prevedibile della gestione".

Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019

Con riferimento al punto 22-quater dell'art. 2427 del codice civile, per quanto riguarda la segnalazione dei principali fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio che abbiano inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico, si evidenzia il noto problema della diffusione del Covid19, che sta tutt'ora condizionando l'intera economia mondiale. Il virus sta limitando la mobilità delle persone e di conseguenza lo svolgimento di ogni attività produttiva e commerciale, oltre a stravolgere completamente le abitudini di consumo. La Società ha continuato la propria attività in quanto rientrante tra quelle indicate nell'allegato 1 del Dpcm 22 marzo 2020. Al fine di contenere i rischi di contagio e per la salvaguardia della sicurezza delle persone viene effettuata quotidianamente la sanificazione dei punti di contatto in tutti i locali aziendali, è stato adottato un Protocollo di sicurezza che prevede l'utilizzo di presidi di sicurezza personali e l'attività è proseguita prevalentemente in modalità a distanza o lavoro agile.

Maggiori approfondimenti sugli impatti dell'emergenza sulla gestione della Società sono riportate nel successivo paragrafo sull'evoluzione prevedibile della gestione.

TPGV/Crealis

Il Comitato di coordinamento del 13 dicembre 2019 ha previsto un canone d'uso in capo al futuro affidatario, determinando così uno sfalsamento temporale fra il momento di avvio del servizio e quello di avvio del rientro finanziario sull'investimento per la TPER. Allo stato attuale si rende necessario definire un accordo tra le parti (SRM, Città Metropolitana, Comuni di Bologna e S.Lazzaro, Tper), che regoli la messa in disponibilità della rete e che preveda il passaggio della proprietà a SRM alla scadenza delle convenzioni in luogo del passaggio della proprietà ai Comuni, con conseguente esonero dei Comuni stessi da ogni onere relativo. È previsto che sia parte dell'accordo anche la Città Metropolitana perché possa essere regolato il rapporto fra SRM e il Comune di San Lazzaro, tenuto conto che quest'ultimo non è socio di SRM.

L'accordo aggiornerà le vigenti convenzioni del 2001 e regolerà la proprietà e la manutenzione dei beni di proprietà di TPER e demaniali, il mantenimento del vincolo di destinazione all'esercizio della tranvia, il passaggio di proprietà a SRM al termine dei trent'anni, nonché la copertura degli oneri da parte dei Comuni interessati verso TPER, come già definito dalle vigenti convenzioni, in caso di dismissione anticipata della rete.

Alla data odierna, gli enti interessati dall'atto richiamato non hanno concluso l'iter di approvazione dei relativi atti deliberativi di indirizzo che sono comunque in fase di condivisione tra gli enti e di ricognizione delle risorse integrative dei corrispettivi contrattuali.

Gara sosta

In esito alla sottoscrizione della convenzione fra il Comune e la SRM per la regolazione dei rapporti fra le parti, è stato pubblicato in GUUE in data 31/01/2020 (2020/S 022-050003) il bando relativo all'affidamento delle attività afferenti il piano sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità del Comune di Bologna (CIG 8180772A9C). Si è esaurita la fase di ricezione delle domande di partecipazione prevista per il 4 marzo 2020 e è in corso la fase di invito degli operatori economici ammessi. L'aggiudicazione è prevista per il mese di agosto 2020 per una durata di 4 anni;

People-mover

È proseguito, pur con le difficoltà del caso relative all'imminente avvio del servizio e all'emergenza COVID-19, il confronto fra il Comune e la SRM finalizzato alla definizione del supporto richiesto dall'Ente alla Società per la fase gestionale.

In merito a quanto sopra detto, la SRM ha proposto un documento dal titolo “Accordo operativo per la fase di esercizio” che è allo studio del Comune, il quale ha parallelamente conferito un incarico avente per oggetto lo sviluppo di valutazioni riguardanti le caratteristiche di affidabilità, disponibilità e manutenibilità del sistema.

Progetti europei

La proposta di progetto TRIPS è stata selezionata e ha avuto conferma circa il suo finanziamento da parte del Programma Horizon 2020. Da febbraio 2020 sono state avviate le attività che riguardano la disabilità nel trasporto pubblico. Il progetto avrà una durata di 36 mesi e vedrà la SRM esercitare il ruolo di partner e di gestione di un pilota sul bacino di competenza.

Piano delle assunzioni

A far data dal 1° maggio 2020 è stata data attuazione alla stabilizzazione di due risorse a tempo determinato come previsto dal Piano delle assunzioni 2020. È stata attuata altresì la previsione di integrazione contrattuale prevista le suddette risorse e per una risorsa di IV livello consistente nella previsione del sistema premiante basato su obiettivi annuali.

Controversia Gara Sosta

Una controversia giudiziale è stata instaurata nel 2013 presso il TAR Emilia Romagna (numero registro generale 1086/2013) dalla società Centrum Parkolò Rendszer Kft, per vicende connesse alla procedura di affidamento dei servizi afferenti il piano sosta e servizi complementari. In data 07/01/2019 la seconda sezione del TAR ha trasmesso al difensore della società, Avv. Rossi Antonio, un avviso di perequazione ultraquinquennale ai sensi dell'art. 82 codice procedura amministrativa. In data 10/07/2019 lo Studio legale Rossi ha inoltrato alla SRM la Dichiarazione di permanenza dell'interesse al ricorso da parte della società ricorrente presentata in data 16/04/2019 presso il TAR Emilia Romagna. Entro il termine del 19 febbraio 2020 fissato per la presentazione di documenti, memorie e repliche, sia la Società, sia la parte ricorrente hanno presentato documenti, repliche e memorie difensive. L'udienza di discussione prevista per l'11 marzo 2020 è stata rinviata a causa dell'emergenza COVID-19. Il valore complessivo della controversia ammonta a € 46.388,76 maggiorato degli interessi legali;

Evoluzione prevedibile della gestione

L'assoluta rilevanza dell'attuale emergenza sanitaria, emersa nel nostro Paese con la dichiarazione dello stato di emergenza del 31 gennaio 2020 da parte del Consigli dei Ministri per la durata di sei mesi,

rende necessario che ne venga data opportuna informativa, con riferimento al bilancio chiuso al 31.12.2019, oltre che nella Nota integrativa anche nella presente Relazione sulla gestione.

Anche nel corso dell'anno 2020 la SRM lavorerà agli obiettivi definiti dai Soci, seppur in uno scenario caratterizzato da evoluzioni continue legate all'emergenza coronavirus.

Nello specifico, nella presente si pongono in evidenza quelle che allo stato attuale possono essere considerate le criticità più rilevanti inerenti la gestione delle risorse di bilancio della SRM e che verosimilmente potranno avere un impatto negativo sull'esercizio 2020.

Allo stato attuale le criticità principali sono riferite ai seguenti capitoli:

- Trasporto Pubblico Locale
- Piano sosta
- Servizi di sharing
- Gestione licenze NCC
- Gestione finanziaria

Impatto sulla gestione relativa al Trasporto Pubblico Locale

Il Decreto-legge n. 18/2020 (cd. Cura Italia) dispone che "al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020" (art. 92 c. 4-bis del D.L. 17 marzo 2020, n. 18).

La norma si pone in un'ottica di tutela delle società che svolgono servizi di trasporto pubblico locale, regionale e scolastico, escludendo la possibilità di ridurre i corrispettivi dovuti a seguito della riduzione o sospensione dei servizi ma non dispone la conferma dei contributi da parte degli enti eroganti. Da ciò nasce sicuramente l'esigenza di un confronto con tutti i soggetti coinvolti per stabilire l'equilibrio tra risorse ricevute ed erogate da parte della SRM.

L'efficacia della norma è sottoposta alla condizione sospensiva dell'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (art. 92 c. 4-quater del D.L. 17 marzo 2020, n. 18).

Alla data odierna le eventuali conseguenze sulla contribuzione degli enti relative al trasporto pubblico locale, dovute all'emergenza sanitaria COVID-19, non sono tuttora quantificabili, ma in linea generale non dovrebbero comportare effetti sulla gestione societaria e comunque non dovrebbero impattare sul bilancio della SRM;

Impatto sulla gestione del Piano sosta

Il Comune di Bologna in data 24 marzo 2020, in esito alle misure urgenti di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 ed in particolare del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22/03/2020, che hanno comportato una notevole riduzione della mobilità, ha sospeso il pagamento della sosta su strada e di conseguenza anche le attività di controllo della medesima. Tale sospensione non comporta effetti sulla gestione societaria e non ha impatto sul bilancio della SRM.

Impatto sulla gestione relativa ai servizi di sharing

Con l'emergenza sanitaria, gli operatori hanno reagito in modi diversi.

Mobike ha mantenuto attivo il suo servizio. In un primo momento ha proposto tariffe scontate per l'utilizzo delle biciclette elettriche, anche per testarne l'elasticità al prezzo. Successivamente, con l'irrigidirsi dei provvedimenti di contenimento della mobilità, essa ha ritirato dal territorio le biciclette elettriche, lasciando a disposizione del pubblico quelle muscolari.

La rimodulazione del servizio sopra descritta non comporta effetti sulla gestione societaria e non ha impatto sul bilancio della SRM.

Corrente ha sospeso la sua attività per effetto del DPCM del 22 marzo, il quale specificava i codici ATECO delle imprese la cui attività poteva essere protratta nel tempo.

Tale sospensione non comporta effetti sulla gestione societaria e non ha impatto sul bilancio della SRM.

Enjoy non ha sospeso la sua attività, ha però chiesto di poter non corrispondere il canone dovuto alla SRM. Con l'autorizzazione del Comune di Bologna è stato sospeso il pagamento del canone con effetto dal 25 marzo, mentre è all'esame la richiesta, presentata successivamente, di poter non pagare il canone per l'intero anno 2020. Tale canone costituisce una voce di ricavo che in base agli indirizzi del Socio Comune di Bologna viene resa disponibile a copertura di costi per servizi o integrazioni tariffarie. Il mancato versamento del canone, nella misura in cui verrà determinato, non presuppone un rischio di gestione per la SRM, bensì una mancata contribuzione a copertura delle suddette specifiche voci di costo. La sospensione del pagamento del canone da parte di Enjoy (ENI) non comporta effetti sulla gestione societaria e non ha impatto sul bilancio della SRM.

Impatto sulla gestione relativa alle licenze NCC

Allo stato attuale l'impatto delle misure emergenziali sulle aziende che effettuano servizi di noleggio con conducente è di sospensione del servizio. Sono altresì molto ridotte le attività amministrative ad esse collegate. Ciò comporta minori entrate per la SRM in termini di ricavi legati alle prestazioni per le autorizzazioni NCC, ma si rileva che le autorizzazioni quinquennali rilasciate per la maggior parte nel corso del 2015, in scadenza al 31/12/2020, richiederanno a breve un'intensa attività autorizzativa, che dovrebbe permettere un riequilibrio dell'attuale rallentamento.

La situazione come prospettata non comporta effetti sulla gestione societaria e non dovrebbe avere impatti rilevanti sul bilancio della SRM.

Impatto sulla gestione finanziaria

L'emergenza sanitaria e l'incertezza che da essa deriva, ha imposto alla Società una particolare prudenza nella gestione finanziaria. Al momento, si è ritenuto opportuno non vincolare la somma pari a 4 milioni, tornati disponibili dal 10 gennaio 2020, per effetto della scadenza del contratto in essere, in investimenti di natura pluriennale o nella sottoscrizione di prodotti di tipo finanziario con scadenze pluriennali. Si valuterà nei prossimi mesi l'investimento da attuare per la migliore gestione delle risorse finanziarie disponibili al fine di un buon rendimento della gestione finanziaria e di conseguenza al risultato di esercizio.

Destinazione del risultato d'esercizio

L'esercizio sociale chiude con un utile di € 20.192,00.

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 2019 costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa unitamente alla presente Relazione che lo accompagna;
- a destinare il risultato d'esercizio in conformità con la proposta formulata nella nota integrativa.

Vi ringrazio per la fiducia accordatami.

l'Amministratore Unico

Amelia Luca