

**NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DOCUMENTO UNICO DI
PROGRAMMAZIONE 2022-2024
Volume I: Sezione strategica (Ses)**

CAP 1.5 LE SOCIETA'

Le società di capitali a cui la Città metropolitana di Bologna partecipa a vario titolo sono attualmente 12, di cui n. 2 in liquidazione e n. 2 quotate, così come da scheda allegata. La disciplina sulle società è ora riepilogata nel D.Lgs. 175/2016 "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica" (TUSP), così come modificato e integrato dal D.Lgs. 100/2017, che, nell'intento di assicurare una gestione efficiente delle risorse pubbliche, rappresenta il primo e concreto tentativo del legislatore di costruire un impianto normativo per quanto possibile organico e coordinato, aumentando la trasparenza. In attuazione dell'art 20 del citato decreto, entro il termine ivi previsto, il Consiglio metropolitano ha approvato, da ultimo, con deliberazione n. 37 del 09/12/2020 il Piano di Revisione Periodica delle partecipazioni con riferimento alla situazione di bilancio al 31/12/2019, che costituisce aggiornamento del precedente Piano di Revisione Periodica e che è in continuità con la Revisione Straordinaria e in sintonia con il Piano Operativo di Razionalizzazione, anch'essi approvati dal Consiglio metropolitano. Tutti i predetti Piani sono stati inviati alla Corte dei Conti competente e al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) tramite l'applicativo dedicato e sono stati pubblicati nel sito internet istituzionale alla sezione trasparenza dell'Ente. Si precisa che, in attuazione del Piano Operativo di Razionalizzazione delle società, sono state dismesse le partecipazioni in n.3 società: Banca Etica S.c.p.A., Stai Soc. cons. a r.l e Fer S.r.l. mentre, in attuazione del Piano di razionalizzazione straordinaria, è stata dismessa la partecipazione in ulteriori n. 3 società: il Cup 2000 S.c.p.A, il CRPA S.p.A e Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.A. Tutti i relativi procedimenti sono stati perfezionati anche acquisendo i rispettivi introiti derivanti dalle procedure attivate ai sensi di legge, ad eccezione di Finanziaria Bologna metropolitana S.p.A che è liquidazione a far data dal 25 settembre 2018 ed Atc S.p.A, che è stata posta in liquidazione per decisione dei soci in data 30 giugno 2014, le quali proseguono tuttora nel percorso di liquidazione. Ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. sopra richiamato, che prevede la razionalizzazione periodica annuale delle partecipazioni societarie, l'Ente ha intrapreso il percorso per dare attuazione a tale adempimento nel rispetto delle modalità e dei termini ivi indicati, con riferimento alla situazione di bilancio al 31/12/2020.

Si dà atto che lo stato di emergenza relativo alla diffusione del Covid-19, proclamato nel febbraio 2020, allo stato proseguirà fino a dicembre 2021, con momenti di "fermo" e restrizioni" che hanno impattato in modo incisivo sui risultati di esercizio 2020 delle società partecipate, con effetto di trascinarsi nel 2021. Gli ultimi aggiornamenti sanitari a disposizione, anche a fronte di una campagna vaccinale in atto, sembrano suggerire, sia sul piano nazionale, sia sul piano europeo, un miglioramento; tuttavia tale dato non porterà nel breve tempo una ripresa a regime pre-covid. Inoltre le decisioni operate dai governi nazionali e dalle autorità locali risultano attualmente imprevedibili perché figlie di un evolversi di situazioni legate all'andamento del vaccino rispetto a possibili varianti del virus. Si dà infine atto che comunque nella declinazione degli obiettivi gestionali specifici attribuiti alle società partecipate ai sensi del TUEL e del TUSP si terrà conto della particolare situazione socio-economica venutasi a determinare a seguito dell'emergenza sanitaria.

1.5.1 INDIRIZZI ED OBIETTIVI GENERALI

Gli obiettivi e gli indirizzi generali per le società partecipate per il triennio si sostanziano principalmente nei seguenti punti:

- a. razionalizzazione periodica delle società partecipate: con cadenza annuale, si provvederà all'analisi dell'assetto complessivo della società nelle quali la Città metropolitana detiene partecipazioni e ove ne ricorrano i presupposti, all'adozione dei piani di razionalizzazione ai sensi dell'art. 20 del Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica;
- b. mantenimento dell'equilibrio economico o comunque, compatibilmente con l'emergenza sanitaria ancora in corso, individuazione di azioni volte alla ricostituzione graduale degli equilibri di bilancio da indicare nei rispettivi budget in modo tale da prevenire e non determinare effetti pregiudizievoli per gli equilibri finanziari dell'Ente;
- c. prosecuzione dell'attività di monitoraggio e degli andamenti economico, finanziari e patrimoniali delle società partecipate e in particolare di quelle in house providing, al fine di adempiere agli obblighi di controllo previsti dall'art. 147 quater del Tuel e dal Regolamento del Sistema dei Controlli Interni, approvato con delibera del Consiglio provinciale n. 5 del 21/01/2013. L'Ente pertanto sviluppa in linea generale e per ogni partecipata (ad esclusione delle quotate nel rispetto della normativa vigente) gli obiettivi di omologazione alle disposizioni di legge e gestionali. Gli obiettivi sono approvati dal Consiglio metropolitano, unitamente alla verifica del raggiungimento degli obiettivi assegnati in precedenza. Tali obiettivi vengono successivamente inviati alle società e sulla base delle informazioni ricevute dalle medesime viene effettuato il monitoraggio periodico, analizzando eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati e individuando le opportune azioni correttive. Dell'esito dei controlli viene anche redatta dal Settore competente una relazione che viene trasmessa al Sindaco metropolitano, al Segretario Generale e al Collegio dei Revisori, che tiene conto anche di un controllo societario ex ante relativo ai budget, ai piani industriali acquisiti o atti di autorizzazione dell'assemblea dei soci al compimento di atti del C.d.A. e delle operazioni straordinarie approvate dal Consiglio metropolitano nonché dei bilanci consuntivi;
- d. attuazione e monitoraggio delle indicazioni previste dal Testo Unico in materia di società partecipate e dal Codice dei contratti pubblici, D.Lgs. n. 50/2016, e relative Linee ANAC, con particolare attenzione alle società che gestiscono in house providing servizi strumentali dell'Ente;
- e. definizione degli obiettivi sul complesso delle spese di funzionamento delle società in controllo pubblico, ivi compreso il costo del personale, di cui all'art 19, comma 5, del citato Testo Unico: si dà atto che il Comune di Bologna per le società controllate, e nel contempo anche partecipate dalla Città metropolitana di Bologna (Autostazione di Bologna S.r.l. e SRM S.r.l. e CAAB S.P.A) ha emanato, con delibera di Consiglio comunale PG. n. 405041/2018, un atto di indirizzo sul contenimento dei costi di funzionamento, che è stato predisposto all'esito di un percorso di condivisione della situazione organizzativa delle predette società interessate dalla norma, anche con il coinvolgimento degli uffici competenti della Città metropolitana, dando atto che è stata data opportuna comunicazione del documento alla stessa Città metropolitana, in atti al PG. 55118 del 10/10/2018. Il Comune di Bologna ha predisposto ulteriori aggiornamenti di tali indirizzi, di cui alle delibere di Consiglio comunale PG. 436480 del 2 ottobre 2019 e PG n. 535398 del 17 dicembre 2020 che ha approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023 di cui l'atto di indirizzo costituisce uno dei capitoli, dando atto che è stata data opportuna comunicazione di entrambi i documenti alla stessa Città metropolitana, rispettivamente in atti al PG. 59591 del 14/10/2019 e al PG. n. 3761 del 13/01/2021. Vista l'eccezionalità dell'esercizio 2020 e

dell'esercizio 2021 ancora in corso, si è scelto di non provvedere per il 2022 ad un ulteriore aggiornamento del presente documento, confermando gli indirizzi contenuti nel precedente Dup 2021-2023. Si rileva che, con riferimento al concetto di spese di funzionamento, non essendo un concetto univoco, in quanto non esiste una definizione di legge e nemmeno di prassi, si è condiviso (con particolare riguardo alle società Autostazione di Bologna S.r.l.; Caab S.p.A e SRM S.r.l.), in via generale, di potere individuare tale categoria nell'insieme complessivo delle spese che le società sostengono per esistere e funzionare ordinariamente e, in particolare in base alle disposizioni dell'art. 2425 c.c. nelle seguenti voci del Conto Economico: a) spese per acquisto di beni e servizi in cui rientrano: spese per acquisto di materie prime, sussidiarie e di consumo (voce "B6" del conto Economico); spese per servizi (voce "B7" del Conto Economico); spese per godimento di beni di terzi (voce "B8" del Conto Economico); b) spese per il personale (voce "B9" del Conto economico); c) oneri diversi di gestione (voce "B14" del Conto Economico). Riguardo a quest' ultima voce di costo, si fa presente che, essendo una voce comprensiva, a partire dal 2016, anche dei costi straordinari, è opportuno scorporare i costi di natura straordinaria dal resto dei costi dell'attività caratteristica; non si terrà conto anche dei costi legati all'emergenza sanitaria. Si è inoltre ritenuto di non considerare le spese afferenti alle imposte locali riferibili a IMU, TARI e imposta di pubblicità, in quanto non sono suscettibili di azioni di contenimento da parte delle società. Si precisa che l'art. 19, comma 5 sopra citato non fa riferimento alle singole voci di costo, ma chiede il contenimento delle spese compatibilmente con il settore in cui ciascun soggetto opera. Si ritiene, in ogni caso, che i costi devono essere "strettamente riconducibili" al funzionamento della società e il contenimento delle voci di spesa sopra indicate non debba ostacolare l'eventuale potenziamento e ampliamento dell'attività svolta da tali società (nei limiti di quanto consentito dal Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica) e debba quindi essere ragionevolmente conciliato con l'eventualità che un tale sviluppo si concretizzi a condizione di mantenere inalterati i livelli della produttività e dell'efficienza della gestione, e quindi non aumentando l'incidenza media percentuale del complesso delle spese di funzionamento sul valore della produzione. Si dà atto che con riferimento a Lepida S.c.p.a l'individuazione delle spese di funzionamento è stata effettuata in modo parzialmente diverso. Si è ritenuto opportuno, in merito, far riferimento sia ad indirizzi generali che ad indirizzi specifici. Gli indirizzi generali si identificano nei seguenti: 1) al fine di favorire il ricambio generazionale, si invitano le società ad assumere e conferire incarichi nei confronti di soggetti che non abbiano conseguito lo stato di quiescenza e a non trattenerne in servizio il personale che possiede i requisiti per il conseguimento dello stato di quiescenza; 2) attribuire premi e incentivi al personale correlati agli obiettivi raggiunti e al risultato di bilancio con particolare attenzione, in caso di risultato negativo, alle motivazioni sottostanti; 3) non adottare provvedimenti di aumento del livello di inquadramento contrattuale del personale per lo svolgimento delle medesime funzioni e attività; 4) non applicare aumenti retributivi o corrispondere nuove o maggiori indennità o comunque altre utilità a qualsiasi titolo, non previste o eccedenti i minimi previsti dai contratti collettivi nazionali per la posizione ricoperta, e/o i trattamenti in essere alla data di entrata in vigore dei presenti indirizzi; 5) limitare l'uso del lavoro straordinario per fronteggiare non previste situazioni di criticità o picchi di attività, invitando comunque, ove possibile, a mettere a recupero le ore svolte; 6) adozione delle misure previste dalla normativa vigente per contenere il contagio da Covid-19; 7) sottoporre eventuali assunzioni all'autorizzazione dei soci, nell'ambito dell'approvazione del budget annuale. In tale sede dovrà essere specificato il numero di unità di personale che si intende acquisire, la tipologia contrattuale ricercata, la relativa spesa programmata per l'anno; 8) non sottoscrivere assicurazioni a favore del personale dipendente, a qualsiasi categoria afferente, se non nei limiti di quanto previsto dai relativi CCNL applicati; 9) in merito all'attribuzione di incarichi esterni, i cui presupposti di legittimità sono enucleabili dall'art. 7 del D.Lgs. 30

marzo 2001, n. 165, si richiede alle società l'osservanza dei seguenti principi: l'incarico deve rispondere ad esigenze di natura eccezionale e straordinaria oggettivamente non sopportabili dalle professionalità interne e deve essere verificata l'impossibilità oggettiva di poter utilizzare le risorse umane disponibili al proprio interno; l'incarico deve riportare chiaramente la motivazione dell'affidamento, specificando le esigenze da soddisfare; deve essere eseguita di norma una procedura comparativa; 10) come previsto dall'art. 11, D.Lgs. n. 175/2016, l'organo amministrativo di norma è costituito da un Amministratore Unico, salvo che l'Assemblea dei Soci, tenendo conto di specifiche ragioni di adeguatezza organizzativa, non disponga diversamente a favore di un organo collegiale composto da tre o cinque membri, o sia adottato un sistema alternativo di governo societario. In tale contesto, è prevista l'emanazione di un Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, fino all'adozione del quale il trattamento economico annuo onnicomprensivo da corrispondere agli amministratori non potrà eccedere il limite massimo di Euro 240.000,00 annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario, tenuto conto anche dei compensi corrisposti da altre pubbliche amministrazioni o da altre società a controllo pubblico. A seguito dell'adozione del decreto ministeriale, spetterà alle società medesime la verifica del rispetto del limite massimo del trattamento economico annuo onnicomprensivo dei propri amministratori. In ogni caso l'eventuale adeguamento sarà effettuato mediante apposita deliberazione dell'Assemblea dei Soci. Il medesimo limite, nonché le verifiche relative al rispetto di esso, si applica ai titolari e componenti degli organi di controllo, ai dirigenti e ai dipendenti. Si precisa che fino all'emanazione del decreto restano in vigore le disposizioni di cui all'art. 4, comma 4, secondo periodo del D.L. 6 agosto 2012 n.95 convertito con modificazione dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 ovvero "a decorrere dal 1° gennaio 2015, il costo annuale sostenuto per i compensi degli amministratori delle società pubbliche, ivi compresa la remunerazione di quelli investiti di particolari cariche, non può superare l'80% del costo complessivamente sostenuto nell'anno 2013". Gli indirizzi specifici sono integrati nel DUP nella parte riferita alle singole società interessate come sopra identificate. Con specifico riguardo ad Area Blu S.p.A., quale società in house providing, invece, il Socio di maggioranza assoluta, il Comune di Imola, ha predisposto un atto di indirizzo sulle spese di funzionamento, di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 96 del 23/07/2019, dichiarata immediatamente eseguibile, che è stata comunicata alla società nonché alla Città metropolitana e agli altri soci e di cui si si prende atto. Si dà atto che per ATC S.p.A. in liquidazione, società, totalmente pubblica, controllata dal Comune di Bologna e partecipata dalla Città metropolitana, il relativo stato e l'inattività della stessa non rende necessaria, né possibile, l'espressione di indirizzi sulle spese di funzionamento della società, non essendo peraltro presente il personale; analogamente per la società Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.A. in cui è stato approvato lo scioglimento anticipato e la messa in liquidazione della società a far data dal 25 settembre 2018, a cui è conseguita anche l'inoperatività del soggetto giuridico, non presentando altresì unità di personale. In merito a Lepida S.c.p.a., società in house providing soggetta al controllo analogo congiunto dei soci in attuazione dell'apposita *Convenzione quadro* e nella quale la Regione Emilia Romagna detiene la quota di maggioranza assoluta, si precisa che, al fine di razionalizzare il processo di definizione e controllo degli obiettivi del TUEL e del TUSP, evitando l'attribuzione alla società di indirizzi diversificati da parte dei numerosi soci pubblici, l'istruttoria per la definizione degli obiettivi TUEL (art. 147 quater) e TUSP (art. 19) è svolta, all'interno della cornice definita dal DEFR della Regione medesima, dal Comitato tecnico amministrativo (CTA) e successivamente l'esito è sottoposto al Comitato Permanente di Indirizzo e Coordinamento (CPI), luogo del controllo analogo congiunto di Lepida, in cui avviene l'approvazione. Per quanto sopra esposto, si evidenzia quindi che le società interessate dovranno adoperarsi per l'adeguamento ai relativi indirizzi e dovranno fornire riscontro sui risultati e sugli effetti conseguiti,

nell'ambito delle relazioni redatte a favore degli uffici deputati all'esercizio del controllo previsto dall'art. 147 quater TUEL e dal Regolamento del Sistema dei Controlli Interni, in particolare nei flussi informativi economici oppure in alternativa nell' ambito dei budget e dei documenti che corredano il bilancio (Relazione sulla Gestione o Relazione sul Governo societario);

- f. valutazione di eventuali percorsi di razionalizzazione delle società partecipate nel rispetto delle disposizioni normative e statutarie vigenti;
- g. valutazione di eventuali percorsi di integrazione, anche societari, in ambito coerenti con le funzioni fondamentali dell'Ente, nel rispetto del quadro normativo di riferimento vigente e dei vincoli di finanza pubblica;
- h. valutazione di eventuali modifiche statutarie, al fine di pervenire ad un miglioramento del modello organizzativo nel rispetto delle disposizioni normative vigenti e delle competenze degli organi societari;
- i. verifica dell'assolvimento degli obblighi in materia di prevenzione della corruzione e di trasparenza, con le modalità specifiche previste dalla normativa vigente in materia per ciascuna tipologia di società, nonché del rispetto dei provvedimenti interpretativi intervenuti in materia.

8) Disponibilità servizi pagamento Payer con target di base con target prefissato $\geq 99.40\%$

9) Prevedere, che per ciascun esercizio, a consuntivo, l'incidenza percentuale del complesso delle spese di funzionamento (da intendersi come il totale dei costi di produzione – voce B del conto economico al netto dei costi per oneri diversi di gestione e con i costi per il personale assunti al netto dei costi delle categorie protette e degli automatismi contrattuali) sul valore della produzione non superi l'analoga incidenza aritmetica percentuale delle medesime spese degli ultimi cinque bilanci di esercizio precedenti

10) Rafforzare ulteriormente il progressivo avvicinamento della disciplina aziendale in materia di missioni e trasferte, in Italia e all'estero, a quella regionale (quale socio di maggioranza), nel rispetto delle specifiche situazioni contrattuali esistenti, ai fini di un attenta gestione delle risorse economiche

11) Assicurare che il Modello di organizzazione, gestione e controllo (“modello 231”) sia integrato con misure idonee a prevenire i fenomeni di corruzione e di illegalità in coerenza con le finalità della legge n. 190/2012

S.R.M. - RETI E MOBILITA' S.R.L.

La Società è stata costituita in data 4 agosto 2003, quale società beneficiaria derivante dalla scissione parziale di ATC S.p.A., trasformata in S.r.l. nel 2011. Con delibera assembleare del 31/05/2006 è stato adottato il modello organizzativo dell'in house providing ed è pertanto società strumentale in house della Città metropolitana di Bologna e del Comune di Bologna. La Società, che ha la proprietà dei beni strumentali destinati al servizio di trasporto pubblico di competenza metropolitano e comunale, esercita per conto dei due Enti le funzioni di Agenzia Locale per la Mobilità ai sensi della legge regionale 30/1998 e succ. mod. e int., procedendo all'affidamento dei servizi di loro competenza, nonché all'esercizio delle funzioni di controllo e vigilanza dei gestori. Inoltre si rileva che SRM prosegue l'attività di verifica della sicurezza delle fermate e percorsi del servizio di TPL sul bacino provinciale nonché la gestione del registro provinciale delle imprese nel rispetto della normativa nazionale e regionale vigente.

Nel corso del 2021, in relazione alle deleghe di funzioni assegnate alla SRM dagli Enti soci, sono proseguite le gestioni dei contratti di servizio in essere, con i relativi gestori, per i servizi di TPL, di gestione del Piano sosta, di sharing (car- e bike-).

È stata sottoscritta anche una convenzione con la Città metropolitana per il coordinamento del monitoraggio del PUMS, in capo alla SRM.

In aggiunta a ciò, il Comune e la SRM hanno sottoscritto la convenzione avente per oggetto la definizione delle attività in capo alla SRM connesse alla concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo “people-mover” fra l'aeroporto G. Marconi e la stazione di Bologna centrale (rep. 207330/09 e 212474/15 del Comune di Bologna) sottoscritto dal Comune di Bologna e dalla Marconi Express – MEX.

La SRM effettua un monitoraggio costante dei report sui servizi inviati dai gestori.

Salva la facoltà dell'Agenda delle Entrate di ricorrere in Cassazione, si è risolto il contenzioso relativo all'accatastamento IMU del deposito Ferrarese, con la vittoria della SRM anche al secondo livello di giudizio, ma l'Agenda delle Entrate ha inviato un nuovo ricorso per il deposito Due Madonne.

È stata risolta anche la gestione dell'infrastruttura Crealis, mediante la sottoscrizione di un accordo fra tutte le parti interessate (SRM, Città metropolitana, Comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena, TPER), avvenuto sempre nel corso del 2021.

Nel corso del 2021 è stato altresì approvato, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, lo schema di "Accordo di Programma relativo al Progetto di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitan Bolognese, mediante interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (P.M.BO.)", sostitutivo dell'Accordo di Programma del 17 luglio 2012, tra la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di Casalecchio di Reno, la società TPER S.p.A., l'Agenda della Mobilità SRM-società Reti e Mobilità S.r.l.

Fin dai primi giorni dell'anno si è acceso un importante contenzioso con la TPER in esito all'esclusione operata dalla SRM nell'ambito della gara per l'affidamento del servizio di gestione del Piano sosta fino al 2024.

Si rammenta che entro il termine del 2019 è stato prorogato il contratto di servizio del TPL, su mandato di entrambi gli enti soci, ai sensi del Regolamento EU 1370/07. La Città metropolitana ha adottato gli indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese con delibera del Consiglio metropolitano n. 44 del 25 settembre 2019, dando mandato alla SRM per la proroga dell'attuale contratto di servizio relativo al TPL fino alla data del 31 agosto 2024. Analoga delibera è stata assunta dal socio Comune di Bologna. È stato prorogato al 2024, insieme al contratto, il conto corrente di corrispondenza con il gestore TPB e l'affittuario del ramo d'azienda TPER, nel quale vengono annotate le rispettive partite di debito e credito per giungere alla compensazione annuale delle sole quote di interessi. Con riferimento al Comitato Consultivo degli Utenti (CCU) è stato oggetto di revisione e ha ripreso le proprie attività. Con riguardo invece alle indagini sul bacino metropolitano di Bologna riguardante le abitudini di mobilità e la qualità percepita del trasporto pubblico, in accordo con gli Enti, l'indagine non è stata effettuata in quanto a causa delle modifiche della mobilità dovute all'emergenza sanitaria avrebbe fornito informazioni non confrontabili con gli anni passati e non stabili. La Società ha provveduto ad adeguare lo Statuto ai sensi del D.Lgs. 175/2016 ed ha operato nel rispetto della vigente normativa sui contratti pubblici e nel rispetto degli indirizzi sul contenimento delle spese di funzionamento attribuite dai Soci, ai sensi dell'art. 19, comma 5 del D.Lgs. 175/2016. La SRM ha garantito e sta continuando a garantire, in particolare, un notevole impegno di collaborazione con entrambi gli Enti soci. La Società ha adottato le misure organizzative necessarie per la prevenzione e il contenimento della diffusione del Covid, adottando un Protocollo di sicurezza che prevede l'utilizzo di presidi di sicurezza personali e l'attività è proseguita, per quanto possibile, in modalità a distanza o lavoro agile. La Società pubblica i bilanci e tutte le altre informazioni prescritte in attuazione della normativa sulla trasparenza che sono disponibili al seguente link: https://www.srmbologna.it/?page_id=3511. Si precisa che il bilancio al 31/12/2020 si è chiuso con un utile di Euro 30.610,00.

RAZIONALIZZAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI PUBBLICHE IN Nel Piano di Revisione Periodica, adottato in attuazione dell'art. 20 del D.Lgs. 175/2016 e succ. mod. e int., approvato, da ultimo, dal Consiglio metropolitano con delibera n. 37 del 9/12/2020, è stato confermato il

**ADEMPIMENTO DISPOSIZIONI
DEL D.LGS 175/2016 E SUCC.
MOD E INT.**

mantenimento della partecipazione, in continuità con i precedenti Piani di Revisione Periodica, il Piano di Revisione Straordinaria e il Piano Operativo di Razionalizzazione, pur essi approvati dal Consiglio metropolitano rispettivamente con delibera n. 70 del 17/12/2019, con delibera n. 55 del 12/12/2018, con delibera n. 47 del 27/09/2017 e con delibera n. 44 del 29 luglio 2016. L'attività svolta dalla società rientra nell'ambito dello svolgimento delle funzioni amministrative ai sensi dell'art. 4, comma 2, lett. d) del D.Lgs. 175/2016.

**PRECONSUNTIVO 2021 E
PREVISIONI 2022-2024**

Il C.d.A. ha predisposto il budget 2021, che è stato approvato nell'assemblea del 9 aprile u.s. e ha trasmesso il preconsuntivo dell'esercizio con le richieste relazioni. Per consentire adeguati raffronti sono stati messi a confronto i costi e ricavi del consuntivo dell'esercizio 2020, il budget 2021 e la prechiusura 2021 in cui si evidenzia un andamento economico positivo e una chiusura dell'esercizio in linea con le previsioni di budget, con evidenziazione dei principali scostamenti dei relativi ricavi e costi, garantendo il mantenimento dell'equilibrio di bilancio. Le azioni volte al raggiungimento degli obiettivi sono state focalizzate al mantenimento dell'equilibrio tra ricavi propri della Società e costi, in un'ottica di contenimento di questi ultimi. Riguardo ai ricavi, la Società si è impegnata a sviluppare azioni proprie, sempre nel rispetto dei vincoli imposti alle Società partecipate con riguardo alle attività a favore dei Soci. I ricavi hanno subito un incremento rispetto al budget 2021 (+11,90%) principalmente per un lieve incremento del contributo regionale rispetto alla previsione del budget relativo al rinnovo del parco mezzi ex FSC/2014-2020 per Euro 1.203.923,00, contributo per mancati introiti Covid per Euro 10.143.498,00, per servizi integrativi scolastici per Euro 1.635.331,37 ed Euro 1.074.705,00 per gratuità studenti under 14, interamente riversati ai gestori. Rispetto all'anno 2020 si prevede complessivamente una flessione del contributo per circa 2,8 milioni. Con particolare riferimento ai contributi per servizi aggiuntivi si rileva che sono in corso di stesura convenzioni per la proroga o l'attivazione di nuovi servizi, tra questi, il più importante in termini economici è il servizio citybus del Comune di Ozzano (circa 22.000,00 Euro dal Comune e 42.000,00 dalla Regione).

Sul lato costi in particolare si rileva che la voce relativa al costo del personale è oggetto di peculiare attenzione e monitoraggio. A seguito della presentazione del Piano delle assunzioni 2021, adottato secondo gli indirizzi fissati dai soci sul complesso delle spese di funzionamento di cui all'art 19 del D.lgs 175/2016, la società ha pubblicato due bandi per l'assunzione di due unità di personale, ma entrambe le selezioni hanno avuto esito negativo; è stata invece stabilizzata una posizione con relativo passaggio di livello. In attesa delle quantificazioni puntuali dei costi che saranno calcolati con esattezza solo all'atto della chiusura dell'esercizio, in sede di preconsuntivo la società ha ritenuto congruo confermare il dato del bilancio consuntivo 2020 con costi pari a Euro 688.678,00, di cui 62.607,00 coperti da ricavi di progetti europei. Al 31/08/2021 la composizione dell'organico è la seguente: totale 11 dipendenti, di cui 1 dirigente ed 1 quadro, tutti a tempo indeterminato. Si segnala una diminuzione dell'importo in merito alle consulenze in quanto, in sede di predisposizione di budget,

si stimava una ulteriore consulenza legale in materia di gare che al momento sembra non essere più necessaria. Nel capitolo degli onorari, con riferimento al contenzioso tributario, sono stati previsti costi a budget inerenti un incarico per la presentazione di un ricorso presso la Commissione Tributaria provinciale, avverso il classamento in categoria D del deposito Due Madonne da parte dell'Agenzia delle Entrate, analogamente a quanto accaduto nel 2016 per il deposito di via Ferrarese. Con riferimento al contenimento delle spese di funzionamento assegnate nel Dup 2021-2023, e in particolare con riguardo all'esercizio 2021, si rileva che i relativi indirizzi sono stati recepiti nel budget 2021 e risultano rispettati anche nelle previsioni di preconsuntivo 2021. Si dà atto che la Società si sta adoperando nei limiti del possibile all'adeguamento a quanto richiesto in tema di riduzione del "Buoni Pasto" e alle ore lavorative necessarie per il suo riconoscimento, attuato soltanto a quei dipendenti per i quali è stato modificato il contratto di lavoro a seguito di una riorganizzazione interna, fermo restando l'autonomia organizzativa e le peculiarità normative e contrattuali che caratterizzano e vincolano gli enti di diritto privato rispetto a quelli di natura pubblica. La società persegue il contenimento delle spese di funzionamento adeguando la capacità di spesa all'eventuale aumento dei ricavi derivanti da nuove convenzioni (Es People Mover). Sull'equilibrio tra costi e ricavi incidono notevolmente le spese legali e gli accantonamenti a fondi rischi dovuti ai contenziosi Sosta e Imu. Si precisa con riferimento al contenzioso sosta che fin dai primi giorni dell'anno si è acceso un importante contenzioso con la TPER in esito all'esclusione operata dalla SRM nell'ambito della gara per l'affidamento del servizio di gestione del Piano sosta fino al 2024. È stato sottoscritto il nuovo contratto della sosta in virtù del fatto che il TAR e il Consiglio di Stato hanno rigettato le sospensive richieste dalla TPER. Il contratto è destinato a concludersi insieme con quello relativo al TPL, con l'obiettivo di accorpare l'affidamento dei due servizi dal 2024.

La Società ha inviato le previsioni economiche 2022-2024, che rilevano tutte un risultato di chiusura positivo, precisando che il budget 2022 come del resto quello del 2023 e del 2024, sarà oggetto di istruttoria da parte dei soci al fine dell'approvazione dei competenti organi e successivamente da parte dell'Assemblea, unitamente all'eventuale piano assunzioni. Si precisa che il budget 2022 dovrà tenere conto delle direttive assegnate dai Soci sui costi di funzionamento. In sede assembleare verranno altresì definite le direttive da impartire all'Amministratore Unico, anche con riferimento all'autorizzazione della commissione nella misura massima da trattenere. Si precisa che la società riceve contributi dalla Regione per l'esercizio delle funzioni di Agenzia per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico, contributi che la Società utilizza quasi per intero per la gestione dei contratti di servizio sottoscritti con gli operatori dei servizi pubblici locali mentre una quota residuale di tali contributi viene trattenuta dalla società medesima. Si precisa che la commissione sui contributi per servizi minimi erogati dalla Regione Emilia-Romagna è stata stabilita nel 2003 nella misura massima dell'1% del totale di contributi sui servizi minimi per il TPL e successivamente è stata ridotta prima allo 0,8% in applicazione della spending

review e poi allo 0,72% in applicazione della L.R. 20/2001, che ha previsto di comprendere nel totale dei contributi anche il contributo precedentemente destinato a copertura oneri CCNL autoferrotranvieri. Anche per l'anno 2021 la commissione è stimata in Euro 638.273,00, pari allo 0,71% sui contributi regionali per poter garantire copertura all'accantonamento di 200.000,00 Euro per la vicenda legata all'IMU del deposito di via Ferrarese, oggetto di controversia tra la società e l'Agenzia delle Entrate. Per gli anni successivi, per poter dare copertura al suddetto accantonamento, la commissione è da stimarsi sullo stesso ordine di grandezza nel caso in cui l'Agenzia delle Entrate decidesse di ricorrere in Cassazione avverso il pronunciamento favorevole della Commissione Tributaria regionale. Con riferimento alle previsioni relative all'entrata collegata al canone di affitto di ramo di azienda, stipulato in esito all'affidamento del Servizio di Trasporto Pubblico tra TPER (Ex Atc) e la SRM nel marzo 2011, si evidenzia che nell'anno 2021 i ricavi dovuti a tale titolo sono stati stimati pari a Euro 435.045,00 e le previsioni nel triennio sono sostanzialmente invariate; l'importo segue l'andamento dell'indice ISTAT. Con riguardo, invece, all'entrata relativa ad altri contributi in conto gestione, si rileva che a partire dall'anno 2021, con la sottoscrizione della convenzione avente per oggetto la definizione delle attività in capo alla SRM connesse alla concessione di progettazione, costruzione e gestione di un'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" fra l'Aeroporto G. Marconi e la stazione di Bologna centrale (rep. 207330/09 e 212474/15 del Comune di Bologna) sottoscritto dal Comune di Bologna e dalla Marconi Express – MEX, è stato previsto un corrispettivo annuo da parte del Comune di Bologna a copertura dei costi aggiuntivi sostenuti pari a 94.000 Euro IVA inclusa a regime. Per gli anni 2021 e 2022, in base alla convenzione con la Città metropolitana per il coordinamento del monitoraggio del PUMS, in capo alla SRM, è stato previsto un corrispettivo annuo da parte della Città metropolitana a copertura dei costi aggiuntivi sostenuti pari a 8.540,00 Euro IVA inclusa.

I contributi su progetti europei, che costituiscono un'entrata fondamentale per SRM, contribuendo al mantenimento dell'equilibrio di bilancio che, nell'anno 2021 sono stimati pari a circa Euro 169.732,00 in aumento rispetto agli anni precedenti, e, per gli anni successivi, si ipotizza un decremento progressivo, salvo l'eventuale approvazione di nuovi progetti. Inoltre, si rileva che gli interessi attivi bancari e moratori hanno costituito fino ad oggi una voce importante nel bilancio di SRM, tuttavia negli ultimi anni e in particolare nel 2020 la riduzione dei tassi di interesse bancari ha portato ad un ridimensionamento degli importi. In merito, anche il bilancio 2021 risente del mancato reinvestimento dei 4 Milioni di Euro vincolati fino a gennaio 2020, attualmente depositati sul conto corrente bancario in attesa di trovare un canale di investimento adatto alle esigenze della Società. Diminuiscono drasticamente anche gli interessi attivi legati al conto corrente di corrispondenza a causa di un brusco calo del tasso di interesse legale dallo 0,8% per il 2019 allo 0,05% del 2020, allo 0,01% del 2021. Nel periodo 2022-2024 si prevede prudentemente una situazione stabile delle entrate

derivanti da tali voci. L'andamento dei costi previsto per il triennio 2022-2024 rimane sostanzialmente costante, al netto di ulteriori contributi pubblici da riversare ai gestori non stimabili alla data odierna; In particolare non si prevedono aumenti rilevanti dei costi operativi, salvo contenziosi e spese di consulenza legate alla gara unica 2024. Alla luce delle previsioni di chiusura dell'esercizio 2021 e delle previsioni per l'esercizio 2022, si ritiene di confermare anche per il 2022 gli obiettivi di contenimento del complesso dei costi di funzionamento analoghi a quelli contenuti nel precedente Dup 2021-2023.

Con riferimento agli investimenti sul patrimonio della SRM, si ricorda che la quantificazione è stata definita e concordata con la TPER in sede di sottoscrizione del contratto di affitto di ramo d'azienda. La gestione degli investimenti ha confermato il rallentamento notevole, già segnalato dalla Società, in numerose occasioni, rispetto agli impegni assunti in fase di offerta: allo stato attuale l'affittuario è impegnato a recuperare- avendo come orizzonte la scadenza dell'affidamento al 2024 - investimenti non effettuati negli anni e anche ad anticipare investimenti, soprattutto in tema di linee filoviarie, previsti per gli anni successivi. Ogni ulteriore investimento sarà oggetto di apposito approfondimento e autorizzazione da parte della SRM. I relativi importi non compariranno nel bilancio della società, se non tra i conti d'ordine, fino al momento della chiusura del contratto. Con riferimento alla gestione del registro provinciale delle imprese, si rileva che la stessa prosegue nel rispetto della normativa nazionale e regionale vigente. È proseguita con ritmi un po' più ridotti rispetto a quelli ormai consolidati, l'attività di verifica della sicurezza di fermate e percorsi del servizio di TPL sul bacino provinciale. Il lavoro "di fotografia" delle condizioni di tutte le fermate è oggetto di aggiornamento costante. Acquisirà rilevanza il rapporto con l'ANAS per effetto della cessione dalla Città metropolitana a quest'ultima di numerosi archi stradali extraurbani. La SRM proseguirà con la Città metropolitana, in particolare, l'attività avviata in collaborazione affinché parte dei fondi resi disponibili (in particolare dal PNSS) siano impiegati per l'attuazione di interventi di miglioramento della sicurezza dell'esercizio del TPL. Infine la SRM continuerà a svolgere le funzioni attribuite per legge regionale ed a supportare l'attività degli Enti locali e lavorerà agli obiettivi definiti dai Soci.

S.R.M. RETI E MOBILITA' S.R.L.	
OBIETTIVI GESTIONALI 2021 - 2023	CONSUNTIVO
1) Garantire il mantenimento degli equilibri di bilancio	Obiettivo raggiunto in sede di preconsuntivo
2) Presentazione del budget 2021 e dell'eventuale piano assunzioni entro i termini previsti dalle disposizioni statutarie	Obiettivo raggiunto

3)) Trasmissione, entro il mese di settembre 2021, di una relazione sulla situazione attuale e sull'attività svolta contenente altresì il preconsuntivo della Società con le relative proiezioni di forecast al 31/12 e i programmi di sviluppo, con illustrazione dei contenuti e motivazione di eventuali scostamenti rispetto al budget approvato dall'assemblea nonché segnalazione di eventuali fattori di rischio al perseguimento dell'equilibrio economico della Società unitamente alle azioni che si intende mettere in campo per il raggiungimento dello stesso entro l'esercizio	Obiettivo raggiunto
4) Prosecuzione nella trasmissione delle relazioni trimestrali sulla gestione finanziaria e sui flussi di cassa	Obiettivo raggiunto
5) Adeguamento agli indirizzi per il contenimento delle spese di funzionamento condivisi con il Socio di maggioranza sia con riferimento agli indirizzi generali comuni indicati in premessa al punto 1.5.1, sia con riferimento agli indirizzi specifici: perseguire il pieno adeguamento al numero minimo di ore lavorative necessarie per il riconoscimento del diritto del buono pasto per la totalità del personale dipendente, ovvero l'erogazione del buono pasto a quei dipendenti che prestino attività lavorativa effettiva, in presenza in sede, superiore alle sei ore, con prosecuzione dell'attività lavorativa nelle ore pomeridiane successive alla pausa pranzo; in sede di predisposizione del Budget 2021, l'ammontare complessivo dei costi, non potrà superare la media dei costi di funzionamento del triennio 2017-2019, pari a Euro 1.143.184,00, al netto dei contributi girati ai gestori del TPL, del costo del personale per progetti europei e dei costi relativi all' IMU e della TARI registrati a bilancio. Nel caso di potenziamento e/o ampliamento dell'attività tale limite potrà essere superato, purché non risulti aumentata l'incidenza percentuale del complesso delle spese di funzionamento sul valore della produzione risultanti dalla media degli esercizi 2017-2019, pari all'89%. A tal fine la Società dovrà fornire un elenco dettagliato dei componenti positivi (ricavi e altre entrate che compongono il valore della produzione) e negativi di reddito, questi ultimi suddivisi fra: 1. costi riconosciuti ai gestori del servizio di Trasporto Pubblico Locale per la gestione dei contratti di servizio sottoscritti con gli operatori dei servizi pubblici locali, suddivisi per fonte di finanziamento; 2. costi finanziati dall'Unione Europea; 3. costi effettivamente rimasti in carico alla Società, evidenziando attraverso quali voci di ricavo vengono coperti	Obiettivo complessivamente raggiunto
6) Assicurare che il Piano per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sia sempre in coerenza con le disposizioni normative ed i principi dell'ANAC nonché assicurare e monitorare gli adempimenti sul trattamento dati a seguito del GDPR 679/2016	Obiettivo raggiunto
7) Implementare e attuare attività dirette a migliorare la verifica ed il controllo sulla regolarità e la qualità dei servizi di TPL erogati dal Consorzio TPB	Obiettivo raggiunto
8) Svolgere un'attività analitica e propositiva per interventi di riassetto del trasporto pubblico metropolitano, incentrati sullo sviluppo dell'integrazione modale e tariffaria, supportando gli interventi di riassetto del TPL ed il confronto con la Regione e TPER per il perseguimento di forme di integrazione tariffaria in ambito bolognese tra servizio urbano e servizio di bacino	Obiettivo raggiunto

9) Fornire contributi analitico progettuali e di supporto finanziario per iniziative legate al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana, con supporto analitico-progettuale ed organizzazione di eventi di comunicazione e partecipazione legate al PUMS	Obiettivo raggiunto
10) Supporto e integrazione dell'attività di pianificazione svolta dalla Città metropolitana (PUMS) al fine di sviluppare le attività del SRM verso un più solido contributo attuativo, con coinvolgimento diretto di personale SRM nel processo di elaborazione di PUMS e nelle attività dell'Ufficio di Piano	Obiettivo raggiunto
11) Migliorare le relazioni con l'esterno, con specifico riferimento all'informazione all'utenza dei servizi di TPL e in particolare attraverso la pubblicazione sul sito web di SRM di dati statistici sulla domanda e offerta di TPL del bacino metropolitano nonché sui risultati delle indagini annuali sulle mobilità e sulla qualità percepita e biennale sulla qualità attesa. Svolgere un ruolo propulsore e proattivo per la ricostituzione ed il funzionamento del nuovo Comitato Consultivo degli Utenti del TPL bolognese	Obiettivo raggiunto
12) Effettuazione, con cadenza annuale, di un'indagine sul bacino metropolitano di Bologna riguardante le abitudini di mobilità e la qualità percepita del trasporto pubblico e verifica biennale sulla qualità attesa con rendicontazione degli esiti della medesima	Obiettivo non raggiunto
13) Attuazione della vigente previsione del Contratto di servizio con TPB, art. 15, comma 4, per la predisposizione da parte del Gestore di mappe informative della rete integrata di TPL sulle principali 20 fermate a livello di bacino	Obiettivo non raggiunto
14) Proseguire nella partecipazione attiva al tavolo definito dal Piano Strategico Metropolitano - PSM 2.0 - attraverso il confronto e lo sviluppo di progettualità condivise e comuni fra le diverse Società partecipate	Obiettivo non valutabile: non vi sono state convocazioni del tavolo fino al momento della presentazione di questa relazione
OBIETTIVI GESTIONALI 2022 – 2024	
1) Garantire il mantenimento degli equilibri di bilancio	
2) Presentazione del budget 2022 e dell'eventuale piano assunzioni entro i termini previsti dalle disposizioni statutarie	
3) Trasmissione, entro il mese di settembre 2022, di una relazione sulla situazione attuale e sull'attività svolta contenente altresì il preconsuntivo della società con le relative proiezioni di forecast al 31/12 e i programmi di sviluppo, con illustrazione dei contenuti e motivazione di eventuali scostamenti rispetto al budget approvato dall'Assemblea nonché segnalazione di eventuali fattori di rischio al perseguimento dell'equilibrio economico della Società unitamente alle azioni che si intende mettere in campo per il raggiungimento dello stesso entro l'esercizio	
4) Prosecuzione nella trasmissione delle relazioni trimestrali sulla gestione finanziaria e sui flussi di cassa	

5) Adeguamento agli indirizzi per il contenimento delle spese di funzionamento condivisi con il Socio di maggioranza sia con riferimento agli indirizzi generali comuni indicati in premessa al punto 1.5.1, sia con riferimento agli indirizzi specifici: perseguire il pieno adeguamento al numero minimo di ore lavorative necessarie per il riconoscimento del diritto del buono pasto per la totalità del personale dipendente, ovvero l'erogazione del buono pasto a quei dipendenti che prestino attività lavorativa effettiva, in presenza in sede superiore alle sei ore, con prosecuzione dell'attività lavorativa nelle ore pomeridiane successive alla pausa pranzo (è esclusa l'erogazione del buono pasto nelle giornate di telelavoro o di lavoro agile/smart working); in sede di predisposizione del Budget 2022, l'ammontare complessivo dei costi, non potrà superare la media dei costi di funzionamento del triennio 2017-2019, pari a Euro 1.143.184,00, al netto dei contributi girati ai gestori del TPL, del costo del personale per progetti europei e dei costi relativi all' IMU e della TARI registrati a bilancio nonché dei costi da ritenersi di natura straordinaria e i costi legati all'emergenza sanitaria chiaramente identificati e quantificati. Nel caso di potenziamento e/o ampliamento dell'attività tale limite potrà essere superato, purché non risulti aumentata l'incidenza percentuale del complesso delle spese di funzionamento sul valore della produzione risultanti dalla media degli esercizi 2017-2019, pari all'89%. A tal fine la Società dovrà fornire un elenco dettagliato dei componenti positivi (ricavi e altre entrate che compongono il valore della produzione) e negativi di reddito, questi ultimi suddivisi fra: 1. costi riconosciuti ai gestori del servizio di Trasporto Pubblico Locale per la gestione dei contratti di servizio sottoscritti con gli operatori dei servizi pubblici locali, suddivisi per fonte di finanziamento; 2. costi finanziati dall'Unione Europea; 3. costi effettivamente rimasti in carico alla Società, evidenziando attraverso quali voci di ricavo vengono coperti. Tali indirizzi potranno essere rivisti e modificati alla luce di eventuali nuovi sviluppi che dovessero emergere nei prossimi mesi riguardo alla Pandemia da Covid-19 o altri eventi straordinari.

6) Assicurare che il Piano per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sia sempre in coerenza con le disposizioni normative e delle linee guida dell'ANAC nonché assicurare e monitorare gli adempimenti sul trattamento dati a seguito del GDPR 679/2016

7) Proseguire nell'implementazione e nella attuazione delle attività dirette a migliorare la verifica ed il controllo sulla regolarità e la qualità dei servizi di TPL erogati dal Consorzio TPB

8) Svolgere un'attività analitica e propositiva per interventi di riassetto del trasporto pubblico metropolitano, incentrati sullo sviluppo dell'integrazione modale e tariffaria, supportando gli interventi di riassetto del TPL ed il confronto con la Regione e TPER per il perseguimento di forme di integrazione tariffaria in ambito bolognese con particolare riferimento alle manovre tariffarie previste nel prossimo triennio

9) Fornire contributi analitico progettuali e di supporto per iniziative di comunicazione e partecipazione legate all'attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e al suo monitoraggio

10) Supportare le iniziative di pianificazione e progettazione svolte dalla Città metropolitana (PUMS) al fine di sviluppare

le attività di SRM verso un più solido contributo attuativo, con coinvolgimento diretto di personale SRM nel processo di attuazione del PUMS (Metrobus, Centri di Mobilità, Accordi Territoriali, Mobility management...)

11) Migliorare le relazioni con l'esterno, con specifico riferimento all'informazione all'utenza dei servizi di TPL e in particolare attraverso la pubblicazione sul sito web di SRM di dati statistici sulla domanda e offerta di TPL del bacino metropolitano nonché sui risultati delle indagini annuali sulle mobilità e sulla qualità percepita e biennale sulla qualità attesa. Svolgere un ruolo propulsore e proattivo per agevolare il funzionamento e le attività del nuovo Comitato Consultivo degli Utenti del TPL bolognese valorizzandone il ruolo

12) Effettuare, con cadenza annuale, un'indagine sul bacino metropolitano di Bologna riguardante le abitudini di mobilità e la qualità percepita del trasporto pubblico e verificare, con cadenza biennale, la qualità attesa, con rendicontazione degli esiti della medesima e dell'indagine per la definizione della ripartizione modale metropolitana tramite diario degli spostamenti

13) Attuazione della vigente previsione del Contratto di servizio con TPB, art. 15, comma 4, per la predisposizione da parte del Gestore di mappe informative della rete integrata di TPL sulle principali 20 fermate a livello di bacino

14) Redazione del report delle attività svolte nell'ambito del monitoraggio del PUMS come stabilito nella Convenzione sottoscritta da SRM e Città metropolitana (PG 39342 del 29/6/21)

15) Avvio delle attività propedeutiche per l'indizione di gara per il nuovo affidamento dei servizi TPL (definizione del lotto, oggetto di gara, assetti infrastrutturali, PEF ecc.) con l'invio di una relazione da rendere unitamente al preconsuntivo

16) Chiusura del pilota ColBUS finanziato dal progetto SMACKER e condivisione con gli enti degli output di progetto, in particolare del documento *Guidelines for Policy Authorities*.

TPER S.P.A.

La Società nasce il 1° febbraio 2012 dalla fusione del ramo relativo alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di Atc S.p.A. e del ramo relativo alla gestione dei servizi ferroviari di trasporto di Fer S.r.l., approvata con apposite delibere di tutti gli Enti coinvolti. TPER si posiziona tra i principali operatori di trasporto passeggeri in Italia ed è la più grande azienda dell'Emilia-Romagna per numeri e volumi di servizio nel settore del trasporto pubblico di persone. Le aree di attività della Società coprono diversi segmenti del settore del trasporto, da quello delle autolinee, a quello filoviario, a quello ferroviario di passeggeri. TPER gestisce il TPL su gomma nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara ed il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia, sulla base di specifici contratti di servizio, stipulati a seguito di aggiudicazione di gare ad evidenza pubblica. In questi ambiti, attraverso i piani di sviluppo previsti, TPER ha l'obiettivo di valorizzare l'ottica intermodale nell'approccio al trasporto pubblico locale. Dal maggio 2014 TPER ha gestito inoltre il servizio della sosta di Bologna (su strada e parcheggi), il rilascio di contrassegni.