

# **DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE**

**2019-2021**

**Volume I: Sezione strategica (Ses)**

## CAP 1.3 LE SOCIETA'

Le società di capitali a cui la Città metropolitana di Bologna partecipa a vario titolo sono attualmente 13, 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”, 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. In attuazione dell'art. 24 del citato decreto, entro il termine ivi previsto, il Consiglio metropolitano ha approvato, con deliberazione n. 47 del 27 settembre 2017, il Piano di Revisione Straordinaria delle partecipazioni nel rispetto delle linee guida della Corte dei Conti, n. 19 sez. Autonomia 2017, che costituisce aggiornamento del Piano Operativo di Razionalizzazione, che è stato inviato alla Corte dei Conti competente ed è stato pubblicato, analogamente al citato Piano Operativo di Razionalizzazione, nel sito internet istituzionale alla sezione trasparenza. Si precisa che in attuazione del Piano Operativo di Razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie sono state dismesse n.3 società: Banca Etica S.c.p.A., Stai Soc. cons. a r.l e Fer S.r.l.. Tutti i relativi procedimenti sono stati perfezionati. Non è andata invece a buon fine la procedura relativa alla cessione delle azioni del CRPA S.p.A. sia in esecuzione del Piano operativo di razionalizzazione e sia In esecuzione del Piano di Revisione Straordinaria, in quanto non è stata presentata alcuna offerta ed è stata pertanto avanzata alla società la richiesta la liquidazione delle azioni ai sensi dell'art. 24, comma 5 del citato Testo Unico, la quale ha comunicato, ai sensi dell'art. 2437 ter c.c., la determinazione del valore delle azioni, che è stata accettata dall'Ente con determina n. 1081 del 06/11/2018. Si attende ora l'esito del procedimento di liquidazione previsto dall'art. 2437 quater del c.c. Con riferimento invece alla società Cup 2000 S.c.p.A., la Città metropolitana di Bologna ha esercitato il recesso in data 7 settembre 2016, in attuazione del Piano Operativo di Razionalizzazione e delle delibere di Consiglio metropolitano n. 4 del 2 marzo 2016 e n.23 del 25/05/2016, con perfezionamento dello stesso in data 11 dicembre 2016. E' stata effettuata la proposta dell'importo di liquidazione da parte del Consiglio di Amministrazione nel rispetto dell'art. 2437 ter c.c.,che è stata accettata dall'Ente con determina dirigenziale IP n. 3676/2017 ed è stata comunicata alla società. Si attende ora l'esito del procedimento di liquidazione previsto dall'art. 2437 quater del c.c. nonché dal vigente statuto sociale, dando atto che la società ha informato della manifestazione di interesse da parte dell'Azienda Sanitaria Veneta, confermando che le azioni verranno comunque liquidate integralmente entro dicembre 2018. Con riguardo alla società Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.A., nell'Assemblea straordinaria del 31 luglio u.s., i soci all'unanimità, hanno approvato la messa in liquidazione della società a far data dal 25 settembre u.s. Ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. sopra richiamato, che prevede invece la razionalizzazione periodica annuale delle partecipazioni

societarie, a partire dal 2018, con riferimento alla situazione di bilancio al 31/12/2017, l'Ente ha intrapreso il percorso per dare attuazione a tale nuovo adempimento nel rispetto delle modalità e dei termini ivi indicati.

### **1.3.1 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 e a partire dal 2018, 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, in modo tale da 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 che gestiscono in house providing servizi strumentali dell'Ente, 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 previsioni del Testo Unico in materia di società partecipate e del 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. Si dà atto che, il 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 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. del Codice civile 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). Si ritiene, in ogni caso, che 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 concreti 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 fa 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 trattenere 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) 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; 7) non sottoscrivere assicurazioni a favore del personale dipendente, a qualsiasi categoria afferente, se non nei limiti di quanto previsto dai relativi CCNL applicati; 8) 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 in merito agli organismi partecipati ed alle società partecipate per l'attuazione del Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica in materia di personale e costituzione dei controlli, approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 23 marzo 2017, di cui si è preso atto, e allo stato non sono stati emanati nuovi indirizzi. In merito alla società Lepida S.p.A. il controllo societario viene esercitato dal socio di maggioranza assoluta, la Regione Emilia-Romagna, che è tenuto ad esprimersi con apposito atto. Si dà atto che 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. è stata approvata la liquidazione a far data dal 25 settembre 2018, entro i termini imposti dal D.Lgs. n. 175/2016, a cui è conseguita anche l'inoperatività del soggetto giuridico. 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;

f. valutazione di eventuali percorsi di razionalizzazione delle società partecipate, al fine di pervenire ad una riduzione dei costi operativi e al rafforzamento della qualità dei servizi offerti;

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. 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.

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

La società è stata costituita in data 4 nel 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. Ad Srm sono state altresì attribuite funzioni di stazione appaltante relativamente alla gestione della procedura ad evidenza pubblica diretta all'individuazione del soggetto cui affidare il servizio di predisposizione del PUMS, del PTGU e del PULS fino all'aggiudicazione.

Con riferimento invece alle indagini sulla qualità percepita e attesa del trasporto Pubblico, Srm ha svolto nel 2018 due indagini con metodologia CATI:

- abitudini di mobilità (2000 interviste);
- qualità percepita del trasporto pubblico locale (400 interviste).

L'indagine di verifica biennale della qualità attesa sarà effettuata nel 2019

I bilanci e le altre informazioni prescritte in attuazione della normativa sulla trasparenza sono disponibili al seguente link: [http://www.srmbologna.it/?page\\_id=1094](http://www.srmbologna.it/?page_id=1094).

In merito alla prevista fusione delle Agenzie per la mobilità di Bologna e Ferrara è stato definitivamente acclarato da tutti i soggetti interessati il riconoscimento della peculiarità della Città metropolitana come ambito dotato di autonomia propria nelle scelte pianificatorie e regolatorie sul trasporto pubblico, e pertanto dotato di una sua propria Agenzia per la Mobilità, senza pervenire quindi alla fusione con quella di Ferrara. In sede di monitoraggio del Patto per il TPL per il triennio 2018-2020, sottoscritto alla fine dello scorso anno, previsto per il mese dicembre, si registrerà e ufficializzerà tale assunto, a modifica di quanto prevede il Patto stesso.

**ESITO PIANO REVISIONE STRAORDINARIA** Nel Piano di Revisione Straordinaria è stato confermato il mantenimento della partecipazione in continuità con gli orientamenti espressi con il Piano Operativo di Razionalizzazione, adottato dall'Ente in attuazione della legge di stabilità 2015. 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 2018 E PREVISIONI 2019 - 2021** La società, sulla base di dati attualmente disponibili prevede una chiusura positiva di bilancio al 31/12/2018, garantendo il mantenimento dell'equilibrio di bilancio.  
La società ha inviato le previsioni economiche 2019-2021 che rilevano tutte un risultato di chiusura positivo, precisando che il budget 2019, come del resto quello del 2020 e del 2021, sarà oggetto di istruttoria da parte dei soci al fine dell'approvazione da parte dei competenti organi e successivamente da parte dell'Assemblea, unitamente all'eventuale

Piano assunzioni. Si precisa che il budget 2019 dovrà tenere conto delle direttive assegnate dai soci sui costi di funzionamento. In sede assembleare verranno definite le direttive da impartire all'Amministratore Unico, anche con riferimento all'autorizzazione della commissione nella misura massima da trattenere. 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. La prospettiva della Commissione nel triennio potrà essere influenzata dall'esito del ricorso connesso al pagamento dell'IMU sul deposito di via ferrarese per differente classamento catastale, visto che SRM ha ricevuto in data 23 aprile u.s. la sentenza della commissione tributaria chiamata ad esprimersi sul contenzioso che ha previsto un pieno accoglimento delle tesi difensive di SRM ma successivamente in data 24 luglio u.s. si è avuta notizia del ricorso presentato dall'Agenzia dell'Entrate alla Commissione Tributaria Regionale; l'esito negativo del contenzioso potrebbe portare SRM a dover prevedere un incremento annuale dell'IMU pari a Euro 140.000,00 che non potrebbe essere riversato sull'affittuario sino alla naturale scadenza del contratto. Tale onere è infatti temporaneamente fronteggiato tramite l'aumento della Commissione dell'Agenzia entro i limiti massimi stabiliti dalle norme regionali. Una ulteriore variabile, sempre collegata alla questione suddetta, potrebbe esser rappresentata dall'applicazione di analogo classamento catastale anche agli altri due depositi di proprietà della SRM, moltiplicando l'onere a carico della Società. 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 2018 i ricavi dovuti a tale titolo sono stati stimati pari a Euro 425.500,00 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 2014, con la delega ad SRM delle attività inerenti la gestione del contratto di servizio sosta, è stato previsto un contributo da parte del Comune di Bologna a copertura dei costi aggiuntivi sostenuti, stimati in circa Euro 49.000/anno mentre i contributi su progetti europei che nell'anno 2018 sono stimati pari a circa Euro 55.000, sono in riduzione rispetto agli anni precedenti e costituiscono un'entrata fondamentale per SRM, contribuendo al mantenimento dell'equilibrio di bilancio. Infine si rileva che gli interessi attivi e passivi, bancari e moratori hanno costituito fino ad oggi una voce importante nel bilancio di Srm, tuttavia negli ultimi anni la riduzione dei tassi di interesse ha portato ad un ridimensionamento degli importi. L'andamento dei costi previsto per il triennio rimane più o meno costante. Si prevede una lieve flessione del costo del personale, dell'ordine dell'1,8%, derivante dalla riorganizzazione cui è stato dato corso a metà del 2018.

<b>OBIETTIVI GESTIONALI 2018 - 2020</b>	<b>CONSUNTIVO</b>
1) Garantire il mantenimento degli equilibri di bilancio	Obiettivo raggiunto
2) Presentazione del budget 2018 e dell'eventuale piano assunzioni prima dell'approvazione del bilancio d'esercizio 2017	Obiettivo raggiunto
3) Trasmissione del preconsuntivo 2018 entro il mese di settembre, con le relative proiezioni di forecast al 31/12, unitamente all'elaborazione di una relazione sulla situazione attuale e sull'attività svolta nel primo semestre e relativi programmi di sviluppo, con 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 e implementazione della relazione sul governo societario con individuazione degli indicatori di valutazione del rischio	Obiettivo non raggiunto
6) Verifica riduzione dell'incidenza dei costi di funzionamento rispetto al valore della produzione	Obiettivo raggiunto
7) Assicurare che il Piano per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sia sempre in coerenza con le disposizioni normative ed i principi dell'ANAC	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) 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 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	Obiettivo raggiunto
12) Perseguimento dell'iniziativa di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile "BellaMossa", seconda edizione, con una campagna di coinvolgimento dei cittadini estesa in modo particolare alle scuole, inserendo opportune iniziative di educazione alla mobilità sostenibile	Obiettivo raggiunto
13) 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



<b>OBIETTIVI GESTIONALI 2019 – 2021</b>	<b>CONSUNTIVO</b>
1) Garantire il mantenimento degli equilibri di bilancio	
2) Presentazione del budget 2019 e dell'eventuale piano assunzioni entro i termini previsti dalle disposizioni statutarie	
3) Trasmissione, entro il mese di settembre 2019, 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) Proseguimento nella trasmissione delle relazioni trimestrali sulla gestione finanziaria e sui flussi di cassa	
5) Adeguamento e implementazione della relazione sul governo societario con individuazione degli indicatori di valutazione del rischio	
6) 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 1.3.1, sia con riferimento ai seguenti indirizzi specifici: aumento per tutto il personale dipendente delle ore lavorative necessarie per il riconoscimento del buono pasto, che verrà erogato ai dipendenti che prestino attività lavorativa al mattino con proseguimento nelle ore pomeridiane almeno pari a due ore; contenimento dei costi per le spese di funzionamento nella misura massima pari al dato di consuntivo 2017 a parità di servizi affidati dagli Enti soci e a parità di risorse regionali, con esclusione dei costi di servizi/attività collegati a iniziative regionali, nazionali ed europee, coperti con i relativi finanziamenti.	
7) Assicurare che il Piano per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sia sempre in coerenza con le disposizioni normative ed i principi dell'ANAC	
8) Predisporre e pubblicare un bando per la selezione di idee progettuali per migliorare la mobilità ciclabile metropolitana	
9) 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"	
10) 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	
11) 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	
12) 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.	

13) 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

14) 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

15) 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

### TPER S.P.A.

La Società, che svolge servizi di interesse generale, 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 delibere di tutti gli Enti coinvolti. La società ha per oggetto l'esercizio, diretto e/o tramite società o enti partecipati, della attività inerente alla organizzazione e alla gestione di sistemi di trasporto di persone e/o di cose con qualsiasi modalità ed, in particolare, a mezzo ferrovie, autolinee, tranvie, funivie, mezzi di navigazione ed ogni altro veicolo, nonché l'esercizio delle attività di noleggio di autobus con conducente.

La società svolge il servizio urbano nelle città di Bologna, Ferrara e Imola e il servizio suburbano ed extraurbano nei territori della Città metropolitana di Bologna e nella Provincia di Ferrara, a seguito di aggiudicazione di gara, per 9 anni, a partire dal marzo 2011. I servizi sono stati affidati tramite la società S.R.M. S.r.l., che anche è il gestore del contatto di TPL. Inoltre eroga il servizio di trasporto ferroviario su rete regionale in partnership con Trenitalia; gestisce nel Comune di Bologna la sosta ed il relativo servizio di accertamento, il servizio di car sharing all'interno del consorzio "Io guido".

Tper ricopre inoltre il ruolo di soggetto gestore e attuatore dei più importanti interventi di sviluppo della mobilità nel territorio metropolitano bolognese, nello specifico i progetti TPGV (Trasporto pubblico rapido di massa a guida vincolata) e PIMBO (progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano). In data 15 settembre 2017 la società ha perfezionato un prestito obbligazionario per un ammontare di Euro 95 milioni, quotato alla borsa di Dublino. Da tale data ha assunto la natura di società quotata, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 175/2016 e quindi risulta esclusa dall'ambito di applicazione del medesimo, fatta eccezione per le disposizioni espressamente applicabili alle società quotate. Tper è pertanto soggetto di interesse pubblico e risponde alla specifica normativa e regolazione di riferimento. I bilanci e le altre informazioni prescritte in attuazione della normativa sulla trasparenza sono disponibili al seguente link: <https://www.tper.it/trasparenza>.

**ESITO PIANO REVISIONE STRAORDINARIA** Nel piano di revisione straordinaria è stata confermato il mantenimento della partecipazione in continuità con gli orientamenti espressi con il Piano Operativo di Razionalizzazione, adottato dall'Ente in attuazione della legge di stabilità 2015. L'attività della società rientra nell'ambito di quelle consentite ai sensi dell'art. 4 comma 2 lett. a) del D.Lgs. 175/2016.

**PRECONSUNTIVO 2018  
E PREVISIONI 2019 -  
2021**

La Società dichiara che, a seguito delle evoluzioni intervenute nel 2018 nell'ambito dei principi contabili internazionali, sta completando una ricognizione delle implicazioni del nuovo quadro regolatorio sul bilancio 2018. Al momento il forecast 2018 è stato redatto in continuità con la redazione del bilancio 2017. I dati di sintesi del forecast approvato dalla società evidenzia un risultato finale in linea con i risultati degli anni precedenti.

Come stabilito nell'assemblea dei soci di maggio 2018, Tper è impegnata nella redazione del nuovo Piano Industriale 2019-2021 con l'impegno di definirne il completamento entro il mese di dicembre 2018, per la presentazione ai soci medesimi. Si evidenzia che il 2019 sarà un anno particolarmente delicato per la nascita della nuova società del ferro con conferimento di una ramo aziendale alla nuova società, per l'avvio del servizio people mover di collegamento con l'aeroporto con soppressione del servizio aerobus e per molte altre iniziative in corso di discussione e verifica con i soci, condotte sempre nel rispetto di specifici contratti e nell'ambito della economicità e della remunerazione aziendale. Non sono state pertanto fornite previsioni economiche e finanziarie per il triennio 2019-2021.

E' opportuno rilevare che Tper, in qualità di gestore della mobilità del territorio, intende svolgere con efficacia ed efficienza i servizi core business di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, trasporto ferroviario regionale, car sharing, sosta e accertamenti, oltre che i progetti per cui è soggetto attuatore e gestore.

Oltre alla prosecuzione degli investimenti nel settore dell'acquisto di materiale rotabile e in ambito ICT e sviluppo commerciale, Tper è al momento impegnata nei seguenti progetti: completamento e avvio progetto CREALIS, il sistema di trasporto di massa filoviario con guida assistita tra i centri di Bologna e San Lazzaro che entrerà in servizio nel 2019; avvio come soggetto gestore e attuatore del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (PIMBO) per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan e per la filoviarizzazione di alcune linee del trasporto pubblico urbano in cui la società ha svolto ruolo di predisposizione progetto dando avvio alla fase di attuazione vera e propria a seguito di approvazione del medesimo da parte del CIPE (dicembre 2017) e pubblicazione in GU (giugno 2018); servizio di navetta aeroportuale (People Mover) in cui è coinvolta nel percorso di realizzazione dell'opera come azionista di minoranza di MARCONI EXPRESS, mentre una volta ultimata l'opera, si occuperà della gestione del nuovo sistema previsto nel 2019.

I Piani territoriali considerati da Tper, oltre al Piano regionale integrato dei trasporti, sono il PUMS, che è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio lungo termine e il PSM - Piano strategico metropolitano in cui l'obiettivo fondamentale sulla mobilità nell'area metropolitana di Bologna è la riduzione del 20% dei flussi di traffico privati al 2020 e la progressiva riduzione delle emissioni climalteranti fino del 40% entro il 2030. In coerenza agli obiettivi fissati dai citati Piani, TPER ha avviato progetti di revisione dei servizi in ottica di miglioramento della qualità e sostenibilità ambientale nei bacini di Bologna e di Ferrara, prevedendo investimenti per rinnovare il parco mezzi e acquisire materiale a minore impatto ambientale, elettrificare alcune delle linee urbane, procedere al rinnovo delle fermate, definire nuovi impianti per il rifornimento a metano (LNG/CNG), nonché sviluppare

interventi in campo ICT (ivi incluso il mobile ticketing).

Particolare rilevanza dovrà assumere nel Piano Industriale di TPER e nella programmazione dei servizi la riorganizzazione delle linee di TPL urbane ed extraurbane e l'adeguamento del progetto PIMBO, in relazione ai contenuti del PUMS correlati al progetto TRAM ed al SFM, nonché la creazione della comunità tariffaria metropolitana.