

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 31.12.2023

Signori Soci,

nella Nota Integrativa Vi sono fornite notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31.12.2023. Il progetto di bilancio dell'esercizio 2023, sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, riporta un utile netto di € 1.599.590.

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:

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.

L'art. 11, c. 2 L. 21/2024 stabilisce che il termine delle norme che consentono lo svolgimento in forma semplificata delle assemblee societarie è prorogato al 31 dicembre 2024 (in precedenza era stato prorogato al 30.04.2024 dall'art. 3, c. 12-duodecies D.L. 215/2023 "decreto Milleproroghe"). Le assemblee potranno quindi 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.

Con Decisione n. 4 del 29 febbraio 2024, l'Amministratore Unico della SRM ha comunicato l'esigenza di posticipare il termine di approvazione del bilancio d'esercizio 2023 a 180 giorni dalla chiusura per particolari esigenze legate ai seguenti motivi:

- difficoltà emerse in merito alla stesura del Bilancio di esercizio correlate alle dimissioni della risorsa di personale facente riferimento all'Area Affari Generali, addetta alla segreteria e protocollo presentate in data 11 gennaio 2024 ed effettive dal 4 febbraio 2024;
- impatto significativo di tali difficoltà soprattutto sulle due restanti risorse d'Area, con redistribuzione dei carichi di lavoro e ritardi nella predisposizione della documentazione di bilancio.

In ragioni di tali esigenze, il presente bilancio viene approvato nel maggior termine previsto dall'art. 2364 del Codice Civile che prevede che "l'assemblea ordinaria deve essere convocata almeno una volta l'anno, entro il termine stabilito dallo statuto e comunque non superiore a centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Lo statuto può prevedere un maggior termine, comunque non superiore a centottanta giorni, nel caso di società tenute alla redazione del bilancio consolidato ovvero quando lo richiedono particolari esigenze relative alla struttura ed all'oggetto della società".

Informativa sulla Società

In continuità con quanto avviato nel corso del 2020, anche sull'intero anno 2023 ha avuto efficacia la proroga al 31 agosto 2024 dei contratti di servizio e di affitto di ramo d'azienda che regolano l'affidamento del Tpl bolognese.

Nel corso dell'anno hanno avuto luogo confronti, anche con le Organizzazioni Sindacali (OOSS) in materia della clausola sociale, sulla possibilità di prorogare ulteriormente l'affidamento. Le parti interessate hanno lavorato a testi di delibere aventi per oggetto l'affidamento dei servizi successivo la scadenza di agosto 2024. Per l'elaborazione del DUP 2024/26 la SRM ha fornito un contributo di

ulteriore contestualizzazione della materia, in particolare con riferimento all'art. 9, comma 1, della L. 118/22.

A dicembre 2023 sono state adottate due delibere di indirizzo coerenti fra loro da parte del Comune e della Città metropolitana; di tali delibere è anche stata data informazione alla TPB. Esse hanno dato mandato alla SRM di svolgere un'istruttoria ricognitiva della sussistenza degli investimenti previsti e già convenzionati fra le parti interessate per la contrattualizzazione della proroga al 28 febbraio 2026 ai sensi dell'art. 24, comma 5-bis del DL 4/22 e di ogni altro elemento utile ai fini della proroga emergenziale al 29 febbraio 2028 ai sensi dell'art. 5, par. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007. La SRM ha dato riscontro di tale istruttoria, così come integrata anche mediante richieste per le vie brevi, in data 22 marzo 2024. Per la valutazione del PEF che dovrà sostenere la proroga del contratto di servizio– nonché per la verifica delle eventuali sovra-compensazioni dovute ai contributi per c.d. “Mancati ricavi Covid-19” – la SRM ha conferito un incarico di consulenza professionale.

La SRM ha continuato a gestire la contrattualizzazione di modifiche dei servizi di Tpl, sia in ambito urbano, sia sub/extraurbano (metropolitano). Hanno avuto avvio, in particolare, i servizi notturni di Tpl a copertura dell'area urbana e delle prime aree metropolitane. Sono anche state regolate le gratuità dei servizi erogati dopo la mezzanotte nelle notti di Halloween e di capodanno, nonché successive nel corso del 2024. È stata attivata dalla Regione una ricognizione dei danni determinati dall'alluvione di maggio, rispetto alla quale la SRM e la TPB/TPER hanno trasmesso tutti i dati disponibili, relativi a infrastrutture e mezzi, ma anche a servizi erogati in chiave emergenziale.

Fra venerdì 20 e sabato 21 ottobre il tratto di via San Vitale che collega piazza Aldrovandi a via Rizzoli è stato chiuso alla circolazione di tutte le tipologie di veicoli per il rischio di crollo della torre Garisenda. Da quel momento e nei giorni immediatamente successivi sono state deviate le linee del Tpl che interessavano quel tratto di strada; si tratta di sette linee, di cui quattro portanti (di dieci regolate dal PGTU), per complessivi 645 passaggi/giorno feriale. L'operazione è stata condotta con prontezza e governata con efficacia per effetto delle esperienze pregresse di deviazione delle linee di Tpl in occasione dei TDAYS e durante i cantieri TPGV/Crealis. A causa di tali deviazioni sono stati immediatamente intrapresi interventi di manutenzione straordinaria della pavimentazione di alcune strade (via Santo Stefano, via Farini) e della fasatura di alcuni impianti semaforici (viale Filopanti, via Irnerio) interessati dai flussi variati dei mezzi del Tpl.

In data 31 marzo la TPB ha trasmesso alla SRM la proposta di manovra tariffaria per gli anni 2023 e 2024. In data 31 luglio, alla scadenza che avrebbe dovuto vedere concordata la manovra, è stato sottoscritto fra le parti interessate un verbale che dà conto delle previsioni contrattuali, della dimensione della manovra da attuare e della volontà di procedere con una sua compensazione, alternativa all'attuazione. Successivamente, la SRM e la TPB hanno sottoscritto un accordo da proporre

all'approvazione degli organi competenti secondo il quale la manovra viene compensata in tutti i suoi effetti fino al 31 luglio 2024 facendo ricorso agli equilibri patrimoniali fra le parti contrattuali, in modo che le risorse destinate al mantenimento del valore del patrimonio dell'Agenzia garantiscano la copertura della manovra, nonché i suoi effetti finanziari. Per quanto riguarda la SRM, tale orientamento è stato prima condiviso con gli enti in occasione del Comitato di coordinamento del 23 ottobre e successivamente formalizzato dall'Assemblea dei soci, in data 4 dicembre, nonché trasmesso alla TPB/TPER a conclusione del procedimento.

È stata posticipata la validità dei "bonus trasporti", fattispecie che ha impattato sulla relazione col pubblico e anche sulle scelte di acquisto, essendosi determinata una significativa migrazione da titoli di corsa semplice ad abbonamenti e da abbonamenti annuali ad abbonamenti mensili. La questione è stata trattata anche in occasione dei confronti col CCU.

In fine d'anno è emersa la problematica, già anticipata in sede di confronto con le OOSS, relativa alla difficoltà di reperimento di personale per la guida dei mezzi del Tpl. La TPB e la SRM hanno avviato la gestione contrattuale di tale emergenza.

La Regione ha assunto atti in esito ad accordi puntuali presi con le imprese di gestione, relativamente a titoli agevolati per l'implementazione di "SALTA SU" che hanno visto la SRM dover gestire pratiche innovative e impattanti di incasso e di liquidazione di risorse destinate al soggetto affidatario.

Hanno continuato a essere portate avanti le diverse iniziative di investimento di rinnovo del parco mezzi sul bacino. È stata proposta una revisione della convenzione relativa al finanziamento PON METRO 2014/20 in ambito comunale, stante le oggettive difficoltà dell'impresa Karsan – affidatario della TPER per la fornitura di autobus di 18 metri ad alimentazione esclusivamente elettrica, dotati di pantografo – a rispettare i tempi indicati a causa del terremoto di febbraio 2023. Procede il progetto PIMBO. Le norme in materia di evoluzione verso un parco mezzi più sostenibile hanno subito un rallentamento applicativo, prevedendosi a livello nazionale e – a cascata – a livello regionale la deroga al divieto di circolazione imposto ai mezzi classificati EURO2 ed EURO3. Su richiesta della Regione, la SRM e le altre Agenzie regionali hanno riscontrato l'elenco dei mezzi di tale categoria che è necessario continuo a erogare servizi.

Nel corso dell'anno è stata studiata e avviata l'iniziativa "Città 30", anche sulla base di materiale relativo alla città di Bruxelles e predisposto dall'associazione delle imprese di trasporto svizzere, reso disponibile dalla SRM. A metà giugno è stata assunta dalla Giunta del Comune di Bologna la delibera di approvazione del Piano particolareggiato del traffico urbano (PPTU) "Bologna città 30". Il provvedimento è stato dunque attuato nella sua fase sperimentale dall'estate, sulla base di dati raccolti per l'esercizio del Tpl dalla TPB/TPER, nonché con l'impegno di continuare e implementare

tali misurazioni.

I contratti per servizi aggiuntivi hanno continuato a registrare evoluzioni. È proseguita l'attività di verifica della sicurezza di fermate e percorsi del servizio di Tpl sul bacino provinciale. Sono state oggetto di verifica tutte le ipotesi di modifica dei percorsi e relative alle fermate, in ambito urbano e sub/extraurbano, fra queste quelle relative alle cantierizzazioni del Passante e del tram.

Le attività di controllo che la SRM ha esercitato nell'ambito della gestione del contratto di servizio che regola i servizi di Tpl si sono sviluppate come già descritte, mediante le informative regolarmente trasmesse al Comitato di coordinamento.

Sono anche stati portati avanti i contratti, sottoscritti con la TPB/TPER e con la BOMOB, relativi all'attività di "accertamento esteso".

Come da convenzione vigente, la SRM ha supportato il Comune di Bologna per l'intero anno nella gestione contrattuale della fase di erogazione del servizio di Tpl al pubblico del people-mover. Alcuni temi hanno sostanzialmente assorbito l'attività della SRM: l'accesso ai fondi compensativi dei mancati introiti per la pandemia, che il Ministero – stante la peculiarità del contratto – ha voluto trattare mediante confronto con l'ente affidante e che pertanto si è tradotto in un onere coordinato e gestito essenzialmente dalla SRM e la redazione, finalizzata alla sua formalizzazione, di un Accordo a tre che regoli la relazione fra la SRM, che assiste il Comune, e la MEX, titolare del contratto insieme col Comune (esso è stato integrato, rispetto al testo già allegato alla convenzione e alle versioni successivamente proposte dalla SRM, di alcune fattispecie trattate nel contratto di concessione, rivelatesi non perfettamente definite, nonché di altre che sono emerse nel tempo e con la previsione secondo la quale la relazione tra la SRM e la MEX in parte potrebbe avvenire senza che sia richiesta in ogni occasione la partecipazione formale del Comune). Non solo il monitoraggio e la reportistica dovranno trovare soluzione in tale Accordo, ma anche nuove opzioni gestionali, quali per esempio la liquidazione dei fondi ministeriali che il Comune e la Regione hanno previsto debba essere la SRM a trattare e che, allo stato attuale, non ha trovato ancora alcuna formalizzazione. È inoltre andata a regime in corso d'anno la piattaforma Qlik per la condivisione e la visualizzazione dei dati di erogazione del servizio; la SRM estrae, verifica e produce al Comune i dati aggiornati di validazione, con cadenza settimanale.

Rispetto all'ipotesi di nuova convenzione proposta dal Comune, che prevedeva in prima battuta l'attribuzione alla SRM del ruolo di RUP con riferimento alla fase di gestione del contratto di concessione del "people-mover", la SRM ha riscontrato la proposta di testo segnalando che non appare giuridicamente possibile esternalizzare la figura del RUP. È stata valutata inoltre l'opzione di delega della funzione di stazione appaltante. Si ritiene che se si vogliono mutare i rapporti formali fra il Comune e la MEX il coinvolgimento di quest'ultima sia ineludibile. Per l'elaborazione del DUP 2024/26

la SRM ha fornito un contributo che tratta la convenzione, specificando che le parti stanno lavorando per trovare un accordo sulla tipologia di collaborazione successiva alla data prevista di scadenza; si è avuto come riscontro il fatto che tale contributo sarà integrato con le indicazioni pervenute dagli uffici comunali referenti del contratto.

La convenzione è scaduta in data 31 dicembre 2023.

Nel corso dell'anno si è registrato qualche avanzamento circa la soluzione della disponibilità per la SRM dei terreni su cui sono condotti investimenti essenziali per il Tpl, anche in esito ad accordi presi con gli enti locali bolognesi. Assume particolare rilevanza il tema della classificazione del terreno, nell'ottica dell'assoggettabilità all'IMU, già risolto dalla SRM per i terreni di proprietà.

Il contratto di affitto di ramo d'azienda, inoltre, è divenuto il protagonista della compensazione della manovra tariffaria per un importo superiore a dieci milioni di euro. La copertura del mancato adeguamento del prezzo dei titoli di viaggio ha trovato compensazione nei calcoli per la quantificazione del conguaglio dovuto sulla conduzione degli investimenti sul ramo d'azienda, così come stabilito dagli enti soci della SRM.

Sono proseguite le attività di monitoraggio del PUMS di Bologna regolate dalla convenzione sottoscritta con la Città metropolitana, fino alla conclusione della redazione del rapporto di monitoraggio, che è stato riscontrato alla Città metropolitana a fronte della liquidazione dei contributi e dei corrispettivi regolati dalla convenzione. Nell'ultimo trimestre dell'anno è stata pubblicata on-line la documentazione relativa al monitoraggio biennale 2019/20. È stata poi sottoscritta l'estensione biennale di tali attività, nonché è stato sottoscritto uno specifico accordo per l'attuazione degli investimenti inerenti la misurazione dei flussi ciclistici metropolitani.

Si mantiene su un livello di pronto riscontro l'attività di istruttoria e formulazione di contributi alle risposte che la SRM presta per gli enti locali soci, quale la corrispondenza destinata ai consiglieri comunali (interrogazioni), alle commissioni, alla stampa.

Si sono anche gestiti, in proprio e/o in collaborazione con gli enti, i confronti con altri soggetti economici interessati ai servizi bolognesi.

I servizi di bike- e di car-sharing hanno avuto in corso d'anno accesso a forme di incentivazione, rivolte all'utenza. Sottoscritta la convenzione PRIMUS fra la SRM e il Comune, in esito ad approfonditi confronti, si è giunti alla sottoscrizione di una convenzione collegata con Ridemovi e di un'altra con Corrente, Enjoy ha scelto di non aderire. Non hanno avuto attuazione le idee progettuali riferite ai fondi React-EU del Comune di Bologna. È stata comunicata dalla Regione alle Agenzie e ai comuni con più di 50.000 abitanti la disponibilità di fondi dal Fondo nazionale trasporti (FNT) per la promozione della sharing-mobility. A seguito del bando regionale, la TPB ha pubblicato il bando per la

partecipazione degli operatori. In corso d'anno ha dato riscontro la sola Omnibus, col car-sharing, e la TPER con lo scooter-sharing, avviato a maggio, della dimensione di 100 mezzi, fortemente integrato col car-sharing, non oggetto di regolazione comunale e pertanto non disciplinato da specifico contratto di servizio. L'operazione ha avuto grande evidenza in occasione della proposta di abbonamento contenuta nella campagna di avvio stagione del servizio di Tpl.

Sono state gestite, in ampliamento e in riduzione, le flotte degli affidatari e le loro aree di copertura del servizio, nel rispetto degli specifici contratti. È stata concordata la proroga della concessione a Ridemovi al 2025, sono stati ridefiniti alcuni parametri contrattuali in costanza di condizioni macroscopiche ed entrambi i servizi di car-sharing sono stati prorogati al 31 dicembre 2024, come previsto dai rispettivi contratti in esito ai periodi sperimentali regolati dalle delibere di istituzione; può considerarsi come un successo delle iniziative intraprese e degli affidamenti sottoscritti.

È stata formalizzata, infine, la cessione del servizio Corrente Omnibus alla TPER, con l'assenso del Comune di Bologna il servizio è stato autorizzato in espansione alla città di Cesena.

La gestione del Piano sosta ha registrato incassi per 14,93 M€ netti, che hanno generato un canone per il Comune di Bologna di 6,23 M€, al netto dei costi sostenuti per le manutenzioni straordinarie alle infrastrutture di sosta di proprietà.

La questione di maggiore rilevanza sul fronte della gestione del Piano sosta è stata la richiesta di riequilibrio che la BOMOB ha presentato al Comune e alla SRM. Essa si è risolta prevedendo la copertura, in capo al Comune di Bologna, di alcune spese che sono state ritenute non dipendenti esclusivamente da scelte organizzative e operative dell'affidatario (presidio del parcheggio Tanari, costi di trasporto e spostamento degli operatori in orario di lavoro, occupazione straordinaria di stalli da dehors Covid-19); inoltre è stata prevista la facoltà di acquisto della piattaforma esterna al software comunale di rilascio di alcuni contrassegni/permessi, che potrebbe divenire integrata con SARA.

Il primo trimestre dell'anno è stato purtroppo caratterizzato da una grande conflittualità sindacale, culminata nella sottoscrizione di un accordo fra la BOMOB e le OOSS in data 13 marzo, dopo che erano stati registrati numerosi scioperi, con grande adesione, e che erano state coinvolte le figure interessate del Comune (il Direttore generale, incaricato del Coordinamento delle relazioni sindacali) e della Città metropolitana (il Capo di gabinetto metropolitano, con delega al Lavoro).

Si sono registrate evoluzioni sugli investimenti per la mobilità ciclistica (ciclo-stazione Roveri, segnaletica itinerari ciclistici) e sulle manutenzioni straordinarie (ex Panigal, Ferriera, Marco Polo e piazza della Pace). Per una prossima ciclo-stazione sarà necessario formalizzare un accordo con RFI per la disponibilità di un'area presso la fermata SFM Mazzini, sulla via Emilia levante. Procede inoltre l'attuazione degli investimenti regolati dall'art. 12, comma 7, del contratto (detti anche "proposte

migliorative”, in quanto elementi di offerta in sede di gara, aggiuntivi di quanto regolato dalla documentazione di gara) oggetto di approfondimento puntuale e di programmazione specifica in occasione di specifici incontri fra il Comune e la BOMOB.

Infine, la ENGIE Servizi SpA ha comunicato alla SRM l'intenzione di rivedere l'assetto societario della società BOMOB, nata in esito all'affidamento della gestione del Piano sosta di Bologna e costituita per la gestione del ramo sosta in oggetto, a oggi pienamente operativa. Per esigenze organizzative, le parti del raggruppamento intendono procedere con la cessione alla società Abaco della quota del 10% di BOMOB intestata a ENGIE con l'impegno a mantenere fermi, quale ausiliaria, gli obblighi e i patti assunti in sede di avalimento.

La SRM è rimasta inoltre impegnata nella funzione di interfaccia per le imprese NCC-bus e di contrattualizzazione delle linee specializzate e gran turismo.

La SRM ha ricevuto dalla SACA/Cosepuri la richiesta di poter esercire una linea specializzata verso l'aeroporto. È stata rinnovata l'autorizzazione per la linea di collegamento fra i parcheggi dedicati all'aeroporto e il fabbricato viaggiatori. Sono stati garantiti i rapporti di interfaccia con la City Red Bus, relativi ai servizi consolidati. Infine, sono stati gestiti i contratti relativi alle linee Flixbus che, a novembre, ha dato avvio a un nuovo servizio specializzato di relazione fra Bologna e Milano.

Si è avuta informazione della disponibilità, per gli operatori NCC-bus, di risorse per il sostegno alle imprese e agli operatori economici connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico.

Circa la promozione della mobilità sostenibile e i progetti finanziati, si è concluso il 31 gennaio il progetto TRIPS che ha valutato i servizi di mobilità, le tecnologie assistive e digitali correlate, e ha fornito una serie di proposte volte a misurare e migliorare l'accessibilità alla mobilità dimostrando il modo in cui le soluzioni di mobilità progettate dagli utenti con disabilità possano fornire soluzioni di trasporto pubblico inclusivo per tutte le categorie di utenti. È stato avviato il 1° gennaio 2023 il progetto Horizon Europe denominato SPINE sotto la guida di Inlecom con la collaborazione dell'Università dell'Egeo, che coinvolge il Comune di Bologna e la SRM; ha avuto altresì avvio il 1° marzo 2023 il progetto Interreg Central Europe DREAM_PACE di cui la SRM è capofila quale follow-up dei progetti SMACKER e Dinaxibility4CE.

L'attività del Comitato consultivo degli utenti (CCU), organizzata dalla SRM, ha continuato a procedere in modo regolare, in particolare si sono tenute sedute con cadenza mediamente mensile. La TPB/TPER ha garantito la sua partecipazione a tutte le occasioni di incontro.

Ha registrato un'evoluzione il percorso verso l'accordo di conciliazione, in particolare in virtù della delibera ART 21/23, relativa alle modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli

operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori, ai sensi dell'articolo 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118. Ha anche avuto attuazione il progetto di collaborazione fra il CCU e l'affidatario del Tpl che ha per oggetto attività e interventi mirati al miglior utilizzo dei servizi di competenza del settore trasporti dell'area metropolitana di Bologna. Il CCU, inoltre, ha curato la relazione con la TPB/TPER per la verifica e condivisione dei contenuti della Carta della mobilità.

Sono garantite le attività in materia di trasparenza, anticorruzione, qualità/231, privacy e ulteriori, anche in relazione con gli uffici degli enti locali, le quali registrano continui e complessi aggiornamenti a una normativa di riferimento che è gestita da soggetti diversi.

Il personale della SRM rimane impegnato sul fronte della formazione e dell'aggiornamento, in particolare sulle evoluzioni normative in materia di affidamento e regolazione dei servizi pubblici locali; procede la collaborazione fra la SRM e le associazioni di settore, in particolare federMobilità, UITP e Polis. Anche con l'Osservatorio della sharing-mobility la collaborazione è proficua.

Sul fronte del personale, merita siano sottolineate le molteplici difficoltà che la SRM incontra nella piena attuazione del Piano delle assunzioni, di cui gli enti soci sono puntualmente informati.

In base al Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 36/23, artt. 62 e 63), i soggetti affidanti devono essere qualificati per poter effettuare affidamenti di contratti di lavori di importo superiore a 500.000 euro e di servizi e forniture d'importo superiore alle soglie previste per gli affidamenti diretti; non serve la qualificazione per effettuare ordini sugli acquisti messi a disposizione delle centrali di committenza e dei soggetti aggregatori.

Stante il regime dell'*in-house providing*, che qualifica la SRM come amministrazione aggiudicatrice e di conseguenza obbliga la SRM alla qualificazione, si è proceduto col caricamento dei dati per l'ottenimento della qualificazione in fine d'anno, entro i limiti temporali indicati dalla norma. È stata ottenuta la qualificazione al livello più alto, quello peraltro necessario per condurre le procedure di affidamento cui la SRM ha già adempiuto nel passato (SF1, con punteggio pari a 45,02). Proprio in virtù dell'esperienza pregressa (in particolare, delle due gare più recenti per l'affidamento della gestione del Piano sosta, succedutesi in tempi piuttosto brevi l'una all'altra), della costituzione di una Struttura organizzativa stabile denominata "Ufficio gare", nonché di un programma di formazione specifico e del fatto che in occasione del primo termine la soglia di punteggio fosse ribassata, la SRM ha ottenuto tale risultato.

Infine, una ricorrenza significativa. In corso d'anno la SRM ha compiuto vent'anni: fu fondata ad agosto 2003 e divenne pienamente operativa nel successivo mese di dicembre.

L'Agenzia di Bologna è molto cresciuta sul fronte delle "altre funzioni assegnate dagli enti locali, con

esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotraviari”: nessuna Agenzia in Italia affida e regola la quantità di servizi che gestisce la SRM per conto degli enti bolognesi. L’obiettivo della leggerezza nel campo del trasporto pubblico locale, nel quale due società pubbliche gestiscono un contratto di servizio con l’obiettivo comune di garantire all’utenza il miglior servizio di Tpl possibile, contenendone gli impatti ambientali ed economici e massimizzandone l’efficacia sociale, costituisce oggi un limite all’operatività della Società sul fronte degli altri servizi affidati, in particolare su quelli di più recente delega.

La Regione Emilia-Romagna ha indicato una netta preferenza per le Agenzie leggere (in particolare con la LR 10/08 e indicando un tetto alla trattenuta che esse possono operare sui contributi per servizi minimi, che per la sola Bologna sul triennio 2021/23 è pari allo 0,72%) e oggi tutti gli enti affidanti in ambito regionale operano su modelli organizzativi sostanzialmente coincidenti; al contempo anch’essa ha ribadito il ruolo di soggetto integratore della mobilità urbana che le Agenzie impersonano, arricchendone significativamente il campo di attività.

Prospetto riepilogativo

	SRM	Cons 2021		Cons 2022		Cons 2023	
Ricavi			2021/2020		2020/2019		2023/2022
	Contributi TPL per servizi e acq. mezzi	100.969.690	2,83%	110.093.640	9,04%	99.928.907	-9,2%
	<i>di cui commissione trattenuta</i>	638.273	0,71%	638.273	0,71%	665.719	0,71%
	Contributi CCNL	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,00%
	Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	7.017.277	10,96%	7.167.864	2,15%	7.442.631	3,8%
	Introiti e contributi progetti EU	166.677	92,01%	152.777	-8,34%	104.230	-31,8%
	Altri ricavi	731.514	8,33%	811.707	10,96%	789.356,91	-2,8%
	<i>di cui canone affitto</i>	434.045	-0,30%	449.671	3,60%	501.383	11,5%
	<i>di cui contributo Comune sosta e People mover</i>	177.705	60,59%	200.000	12,55%	200.000	0,0%
	<i>di cui contributi da soci per iniziative</i>	220		68.360	30936,05%	2.550	-96,3%
	<i>Altro</i>	119.543	-7,50%	93.676	-21,64%	85.424	-8,8%
	TOTALE	118.586.570	3,13%	127.927.400	7,88%	117.966.539	-7,8%
Costi							
	Corrispettivi contrattuali e CCNL	117.179.405	3,14%	126.419.320	7,89%	116.472.332	-7,9%
	Costo Personale agenzia	645.578	2,52%	665.163	3,03%	685.862	3,1%
	Costo Personale interamente EU	62.534	6,02%	71.745	14,73%	47.652	-33,6%
	Altri costi	1.537.055	134,81%	586.230	-61,86%	692.934	18,2%
	<i>Consulenze e servizi amm.vi</i>	171.042	121,60%	95.906	-43,93%	69.882	-27,1%
	<i>Compenso Amministratore Unico</i>	41.600	0,00%	41.600	0,00%	41.600	0,0%
	<i>Compensi sindaci</i>	36.400	0,00%	36.400	0,00%	36.400	0,0%
	<i>Fidejussioni IVA e spese bancarie</i>	3.731	231,59%	1.953	-47,65%	966	-50,5%
	<i>Servizi per indagini e controlli</i>	-	-100,00%	15.208		43.447	185,7%
	<i>Fitti per beni di terzi e ass sw</i>	80.686	34,05%	112.591	39,54%	75.647	-32,8%
	<i>Utenze, pulizia e logistiche</i>	35.846	3,32%	46.172	28,80%	43.257	-6,3%
	<i>IMU, imposte e tasse, bolli</i>	1.083.119	304,69%	118.371	-89,07%	32.926	-72,2%
	<i>Assicurazione RC società</i>	12.426	14,08%	8.450	-31,99%	8.953	5,9%
	<i>Costo servizi Lepida/contr. SRM gestori</i>	-	-100,00%	-		-	
	<i>Quote iscriz ass.organismi naz.int.</i>	15.797	10,24%	16.854	6,69%	17.159	1,8%
	<i>Spese rappresentanza e trasferta</i>	4.659	97,54%	5.266	13,03%	12.959	146,1%
	<i>Acq.materie prime, canc, stampati, pubblicazioni</i>	16.379	37,85%	44.590	172,24%	5.975	-86,6%
	<i>Acquisto incentivi iniziative mobilità sostenibile</i>	-		-		-	
	<i>Gare/Convegni/Att.funz.PUMS/Att.soci</i>	900	0,00%	900	0,00%	900	0,0%
	<i>Altro</i>	34.471	-1,78%	41.968	21,75%	302.864	621,6%
	TOTALE	119.424.571	3,89%	127.742.459	6,96%	117.898.780	-7,7%
MOL		- 838.001	-2773,67%	184.941	-122,07%	67.759	-63,4%
	Ammortamenti	14.983	88,18%	36.703	144,97%	31.934	-13,0%
EBIT		- 852.984	-3748,20%	148.238	-117,38%	35.825	-75,8%
	Componenti straordinarie	1.044.276	4021,55%	10.890	-101,04%	1.140.891	-10576,8%
	Interessi attivi su c/c bancari	1.147	-44,20%	609	-46,92%	27.581	4430,2%
	Interessi attivi su rimb IVA	16	-97,02%	-	-100,00%	-	
	Interessi pass soci anticipazione	-		-		-	
	Interessi attivi su conguaglio affitto	1.133	-79,82%	162.726	14266,22%	648.436	298,5%
	Interessi pass ritardo pagamenti	-	-100,00%	679	-	3.797	459,6%
	Utili/perdite su cambio	-		-		-	
EBT		193.587	240,26%	300.005	54,97%	1.848.935	516,3%
	IRAP	- 9.007	-1,26%	9.818	9,00%	13.172	34,2%
	IRES	- 51.864	-23,47%	93.338	79,97%	236.173	153,0%
	Imposte anticipate	3.920	-92,25%	21.111	438,55%	-	-100,0%
EAT		136.636		217.960		1.599.590	

Ai fini della comparabilità con gli anni precedenti, in questa tabella si è scelto di riclassificare le componenti straordinarie (sopravvenienze attive per € 1.140.963, sopravvenienze passive per € 72) 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 decrescono rispetto al 2022 di € -9.960.862 frutto di variazioni positive e negative dei diversi elementi che li compongono: le entrate da contributi regionali sono diminuite di circa 10,16

M€ in massima parte per effetto di una minore contribuzione regionale relativa al rinnovo del parco mezzi che per il 2023 vale 2.04 M€, per la totale mancanza dei contributi tariffari COVID che valevano nel 2022 12,53 M€, e per la diminuzione dei servizi aggiuntivi scolastici e integrativi che incidono per 0,67 M€ contro i 3,79 M€ del 2022, sempre per effetto della cessazione del periodo COVID. Aumentano i contributi per i servizi minimi di TPL per l'adeguamento ISTAT previsto dalla Regione Emilia-Romagna. Si registra un aumento dei contributi degli enti locali per servizi aggiuntivi e integrazioni tariffarie di € 274.768. I ricavi da progetti europei sono in calo rispetto al 2022 e si basano sulle rendicontazioni del personale impiegato e delle spese sostenute per le attività previste dei progetti. I contributi per il monitoraggio del PUMS a copertura delle spese sostenute registrano un calo dovuto alla competenza dei costi rendicontati che ricade in minima parte sul bilancio 2023 e invece sarà di impatto più rilevante sul 2024. La voce degli altri ricavi resta pressoché stabile con una lieve flessione frutto di oscillazioni delle voci che la compongono.

Di seguito si fornisce il dettaglio dei contributi ricevuti dalla SRM:

	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023
Contributi SSMM e CCNL da RER	89.675.741	89.937.236	93.740.497
<i>Contributi servizi minimi (al netto della commissione)</i>	79.336.055	79.597.549	83.373.364
<i>Contributo CCNL</i>	9.701.413	9.701.413	9.701.413
<i>Commissione su contributi regionali + int soci</i>	638.273	638.273	665.719
<i>Maggiori servizi</i>	0	0	0
Contributi ex L. 1/2002	23.831	6.608	24.982
Integrazione contributi Enti /RER	15.583.801	20.297.974	13.148.556
Contributi acquisto mezzi	1.203.923	5.762.307	2.043.993
Contributi SSAA e integrativi	4.183.806	3.790.929	672.292
<i>Contributi SSAA CoBo</i>	7.017.277	7.167.864	7.442.631
<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>			

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 del Comune di Bologna e degli altri enti locali (esclusa la Regione):

	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023
Comune di Bologna Servizi Aggiuntivi	€ 2.765.033,13	€ 2.874.793,96	€ 3.066.146,15
Comune di Bologna Accertamento Esteso	€ 809.543,30	€ 815.000,00	853.000,00
Comune di Bologna Integrazioni Tariffarie	€ 840.400,00	€ 805.900,00	672.550,00
Comune di Bologna Acquisto Titoli	€ 34.900,00	€ 33.500,00	40.000,00
Altri Enti Servizi Aggiuntivi	€ 2.213.722,16	€ 2.308.245,55	€ 2.478.213,74
Altri Enti Integrazioni Tariffarie	€ 350.394,92	€ 328.825,84	€ 330.985,00

Altri Enti Acquisto Titoli	€ 3.283,25	€ 1.598,50	€ 1.736,50
Totale	€ 7.017.276,76	€ 7.167.863,85	€ 7.442.631,39

A fronte di una diminuzione del 7,8% dei ricavi rispetto al 2022, i costi sono diminuiti di € 9.843.680, corrispondenti al 7,7% in meno rispetto all'anno precedente, in gran parte dovuti al calo dei corrispettivi e dei contributi da riversare ai gestori.

I corrispettivi contrattuali e i trasferimenti al gestore dei servizi di TPL sono diminuiti di circa € 9,95 milioni, corrispondenti a -7,9% rispetto all'anno precedente. Gli altri costi di gestione hanno subito una flessione e sono passati da € 498.267 (al netto dell'accantonamento IMU 2022 pari a € 87.963) del 2022 a € 419.803 (al netto dello storno del credito per imposte anticipate su accantonamento IMU pari a € 273.831).

Entrando nel merito delle voci di costo, e in particolare per ciò che concerne il costo del personale si rileva che nel triennio 2021-2023 esso è cresciuto complessivamente del 3,6%, registrando però un lieve decremento nell'ultimo biennio (- € 3.395) frutto di una serie di oscillazioni positive e negative delle spese che lo compongono. Il costo degli stipendi aumenta rispetto al 2022 (+ € 12.043) per effetto degli acconti sugli aumenti riconosciuti in vista del rinnovo del CCNL dal 01/04/2023 e per effetto della variazione di livello del responsabile Affari Generali a partire dal 01/06/2023 prevista dal Piano delle assunzioni 2023. Di conseguenza subiscono lievi aumenti anche le altre voci correlate di tipo previdenziale. Diminuiscono rispetto al 2022 gli indici di rivalutazione del TFR (- € 22.507). Il costo del personale 2023 equivale a € 733.514 con una diminuzione sul valore 2022 (€ 736.909) pari allo 0,46%. Tra i costi del personale relativi al 2023 si annoverano altresì i costi per l'attuazione degli incentivi per la mobilità sostenibile casa-lavoro che incidono per € 1.350.

Costi del Personale

	Consuntivo 2021	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023
Costi del personale agenzia	645.201	665.163	685.862
Costi del personale progetti EU	62.534	71.745	47.652
Totale costi del personale di competenza	707.735	736.909	733.514

Fino a luglio 2021 compreso, è stata attuata la capitalizzazione dei costi per il personale impegnato sul bando sosta. A partire da agosto 2021, terminata la fase di gara, è stata creata l'immobilizzazione immateriale "Gara sosta" che ha prodotto un ammortamento sul 2022 pari a € 20.745. Per il 2023, essendo stata deliberata dal Consiglio Comunale di Bologna in data 06/04/2024 (N. Proposta: DC/PRO/2024/41 - N. Repertorio: DC/2024/38 - N. P.G.: 310180/2024) la proroga dell'affidamento per

ulteriori 12 mesi, l'aliquota di ammortamento è stata variata di conseguenza e l'immobilizzazione ha prodotto un ammortamento minore, pari a € 15.666.

Il numero di dipendenti medio dell'anno, compreso il dirigente in organico, è stato pari a n. 11 unità. Il costo complessivo del personale è stato pari a € 733.514 (esclusi buoni pasto e rimborsi chilometrici) e pertanto il costo medio unitario è di € 66.683 mentre nel 2022 era di € 66.992 e nel 2021 era di € 64.373 con una lieve diminuzione 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 e riclassificati per centri di costo: 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. A tali costi vengono aggiunti eventuali costi diretti di rilevante entità imputabili al centro di costo (per l'evidenza dei costi diretti imputati, si veda la tabella successiva) e i costi generali che vengono ripartiti su base percentuale.

I costi operativi sono diminuiti rispetto al 2022 di circa € 82.559. Per motivi di competenza, sul 2023 gravano minori costi relativi al monitoraggio del PUMS, che invece avranno un maggior impatto sul 2024. Nella tabella che segue, il costo per lo storno del credito sulle imposte anticipate correlate all'accantonamento IMU (Fondo smobilizzato per soluzione del contenzioso) non è incluso.

	Costi personale (da rilevaz.)	Altri costi (ripartizione. su valore costi pers.)	Costi 2023	Costi 2022	Differenza 2023-2022
Gestione tecnica contratto di servizio TPL	105.702,11	43.422,13	149.124,24	158.739,79	-9.615,55
Gestione amministrativa contratto di servizio TPL	13.579,55	79.761,06	93.340,61	22.293,52	71.047,09
Gestione contratto Servizi Aggiuntivi	15.001,01	6.162,37	21.163,39	12.214,03	8.949,36
Verifica fermate/percorsi TPL	50.759,70	20.851,94	71.611,64	61.379,40	10.232,24
Pratiche parco mezzi TPL	29.105,22	11.956,34	41.061,57	46.142,76	-5.081,19
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	35.952,11	14.769,02	50.721,13	37.990,44	12.730,69
Supporto attività Enti Locali e Regione Emilia- Romagna	38.120,97	33.352,78	71.473,75	145.858,57	-74.384,82

Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	19.960,02	9.279,52	29.239,54	37.914,17	-8.674,63
Progetti EU	85.162,84	46.045,55	131.208,39	178.032,29	-46.823,90
Sosta	59.104,38	39.945,72	99.050,10	150.653,08	-51.602,97
Formazione e aggiornamento	23.827,98	9.788,47	33.616,45	40.345,38	-6.728,93
Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale	177.107,29	72.755,17	249.862,46	225.571,08	24.291,38
Servizi di sharing	42.081,44	17.286,94	59.368,37	65.369,84	-6.001,47
People Mover	36.698,97	15.075,83	51.774,81	52.671,93	-897,12
Totale	732.163,61	420.452,85	1.152.616,46	*1.235.176,29	-82.559,83

* non contiene il costo per l'accantonamento per IMU.

Le variazioni di costo nei due anni per ciascuna attività appaiono rilevanti in alcuni casi e non significative in altri.

La gestione del contratto di servizio TPL ha subito un incremento rispetto al 2022, in particolare aumentano i costi relativi alla gestione amministrativa del contratto di servizio in esito agli approfondimenti sul tema della manovra tariffaria e della proroga a supporto degli enti e del Comitato di coordinamento.

Nel 2023 il tema delle infrastrutture vede una situazione dei costi in lieve aumento ricollegabile agli investimenti in corso sul patrimonio in affitto.

Il supporto attività EELL si riduce per effetto di un minore impegno di personale su attività di monitoraggio PUMS. Anche i costi relativi alla gestione del registro NCC hanno subito un decremento rispetto al 2022.

Nel 2023 si sono avviati i progetti SPINE e DREAM_PACE le cui implementazioni delle attività pilota sono previste in fasi successive al 2023; questo ha determinato minori costi per i progetti europei e per le attività correlate, stanti anche le difficoltà di dare attuazione al piano delle assunzioni.

L'attività legata alla gara sosta, notevolmente incrementata nel 2021 per la gestione della chiusura delle fasi di gara, dei controlli sull'aggiudicatario, della definizione e firma del contratto e del subentro del nuovo operatore, nonché per la gestione del contenzioso, presso il TAR prima e il Consiglio di Stato poi, intentato da TPER a seguito dell'esclusione dalla procedura di aggiudicazione, nel 2022 ha subito un calo fisiologico dovuto alla chiusura del contenzioso e delle fasi iniziali dell'affidamento. Nel 2023 l'attività è diminuita ulteriormente in quanto la gestione ordinaria del contratto è andata a regime.

Subisce un lieve calo il capitolo della formazione, nonostante comunque il personale abbia partecipato a vari corsi e momenti formativi come già anticipato in premessa. La voce "Segreteria, acquisti,

protocollo, contabilità e personale” registra un lieve aumento rispetto al 2022, ed è la voce di costo maggiore, essenzialmente a causa delle molteplici attività in capo all’ufficio AAGG in parte previste dalla normativa vigente (D.Lgs. 231/2001, D.Lgs. 33/2016, D.Lgs. 175/2016, ecc,) e per gli adempimenti di contabilità e gestione del personale, ivi inclusa la preparazione e l’esecuzione del Piano delle assunzioni e la gestione degli approvvigionamenti.

I costi relativi ai servizi di sharing sono in lieve calo rispetto al 2022, anno sul quale aveva inciso il ritorno alla piena operatività dei gestori post-COVID e la definizione degli incentivi derivanti dai progetti PRIMUS e REACT-EU.

La voce di costo legata al People-mover inserita come nuova commessa nella contabilità industriale della SRM a partire dal 2021 ha raggiunto un sostanziale equilibrio legato alle attività di supporto al RUP che la SRM ha svolto.

Le attività svolte dalla SRM ed elencate nella tabella precedente, accorpate per macrocategorie 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 macrocategoria individuata.

Riclassificazione per centri di ricavo 2023	Costi personale	Costi diretti	Altri costi	Costi totali	Ricavi totali	Differenza
Gestione contratto di servizio TPL e attività connesse	292.966,93	74.182,62	120.349,98	487.499,53	666.620,63	179.121,10
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	47.990,81		19.714,49	67.705,29	512.801,86	357.584,23
Supporto attività e relazione con enti locali e Regione Emilia-Romagna	49.489,43	17.692,80	20.330,12	87.512,34		
Accantonamento IMU		-	-	-		
Promozione mobilità sostenibile e Progetti EU	121.402,74	11.060,90	49.871,90	182.335,54	104.230,38	-78.105,16
Attività gara Sosta	80.859,42	15.665,81	33.216,82	129.742,05	122.950,82	-6.791,23
Servizi di sharing	59.768,08		24.552,56	84.320,64	-	-84.320,64
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	26.713,64	1.080,00	10.973,89	38.767,53	10.191,55	-28.575,98
People-mover	52.972,56		21.760,98	74.733,54	77.049,18	2.315,64
TOTALI**	732.163,61	119.682,13	300.770,72	1.152.616,46	1.493.844,42	341.227,96

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

Nel 2023 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. Nel caso di specie il saldo è influenzato dall'assenza dell'accantonamento IMU rispetto al passato (2016-2022), dalla quasi totale mancata attuazione del Piano delle assunzioni e da una attenta gestione delle spese sostenute dalla Società.

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 € 487.499 a fronte di maggiori ricavi costituiti principalmente dalla commissione trattenuta sui contributi dedicati ai servizi minimi pari a € 665.719 e da altri ricavi minori;
- l'attività legata all'affitto dei beni strumentali di proprietà di SRM ha subito un aumento in termini di costi del personale, ma permane una notevole differenza tra costi e ricavi, accentuata dall'assenza dell'accantonamento a fondo rischi per l'IMU; tale attività si manifesta in un picco di costi 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 € 121.402 (già gravati delle quote di costi delle attività ausiliarie), che, gravati dei costi generali e dei costi diretti raggiungono una quotazione di circa € 182.335. I costi di personale ricomprendono anche l'attività di studio e approfondimento sulla tematica, nonché le candidature relative a nuove proposte progettuali;
- il costo delle risorse interne dedicate alla gestione del contratto relativo alla sosta e delle attività ad essa complementari, anche se diminuito rispetto al 2022, rappresenta un costo significativo raggiungendo la cifra di circa € 129.742. Tra i costi si riportano anche quelli relativi all'ammortamento dell'immobilizzazione immateriale relativa alla gara sosta (€ 15.666). Tra i ricavi sono riportati € 122.951 riconosciuti dal Comune di Bologna alla SRM per la gestione del contratto di servizio;
- la gestione dei contratti di sharing non registra ricavi ma genera un canone versato da ENI per l'esercizio del car sharing pari a € 65.462 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 riporta nel 2023 una differenza negativa tra costi e ricavi per complessivi € 28.576, in diminuzione rispetto al 2022.
- la gestione riferita al People-mover è in sostanziale equilibrio. La Convenzione, giunta alla sua scadenza del 31/12/2023, non è stata rinnovata, per cui la voce di ricavo si interrompe in tale data.

Costi per servizi, consulenze e onorari

In merito ai costi sostenuti dalla Società per servizi, consulenze e onorari si riporta di seguito una tabella di confronto dei consuntivi 2021-2023:

	Cons 2021	Cons 2022	Cons 2023
Servizi amministrativi			
<i>Servizio assistenza legale TPL</i>	8.892	8.892	11.258,00
<i>Servizio assistenza legale altro/società/sosta</i>	8.892	8.892	11.731,00
<i>Servizio assistenza contabile</i>	27.560	26.000	29.249,30
<i>Servizio di assistenza fiscale</i>			
<i>Servizio paghe / Consulenza del lavoro</i>	4.949	5.059	5.602,06
TOTALE	50.293,45	48.843,07	57.840,36
	Cons 2021	Cons 2022	Cons 2023
Consulenze			
Consulenze e pareri fiscali / legali	0	0	0
Consulenze 231/01 e anti/trasp/privacy	9.104	4.992	4.264
Consulenze gare TPL sosta/servizi complementari	0	0	0
<i>Consulenze organizzative SRM / Qualità</i>	0	0	0
TOTALE	9.104	4.992	4.264
	Cons 2021	Cons 2022	Cons 2023
Onerari prestazioni professionali obbligatorie			
<i>Difesa ricorso gara sosta/bike sharing</i>	88.504	33.711	0
<i>Notaio</i>	0	605	0
<i>Sicurezza sul lavoro</i>	870	1.005	1.141
<i>Compensi ODV</i>	5.650	6.240	6.240
<i>Consulenza IMU-TASI</i>	15.600	0	0
<i>Audit progetti EU</i>	1.020	510	397
TOTALE	111.644	42.071	7.777
TOTALE GENERALE	171.042	95.906	69.882

Confronto tra valore della produzione e costi di funzionamento

In risposta alla direttiva impartita nell'atto di indirizzo sul contenimento dei costi di funzionamento adottato ai sensi dell'art. 19, co. 5 D.Lgs. 175/2016 con Delibera del Consiglio Comunale Proposta N. DC/PRO/2022/107, PG 846724/2022 del 23 dicembre 2022 di approvazione del DUP 2023-2025, nel merito:

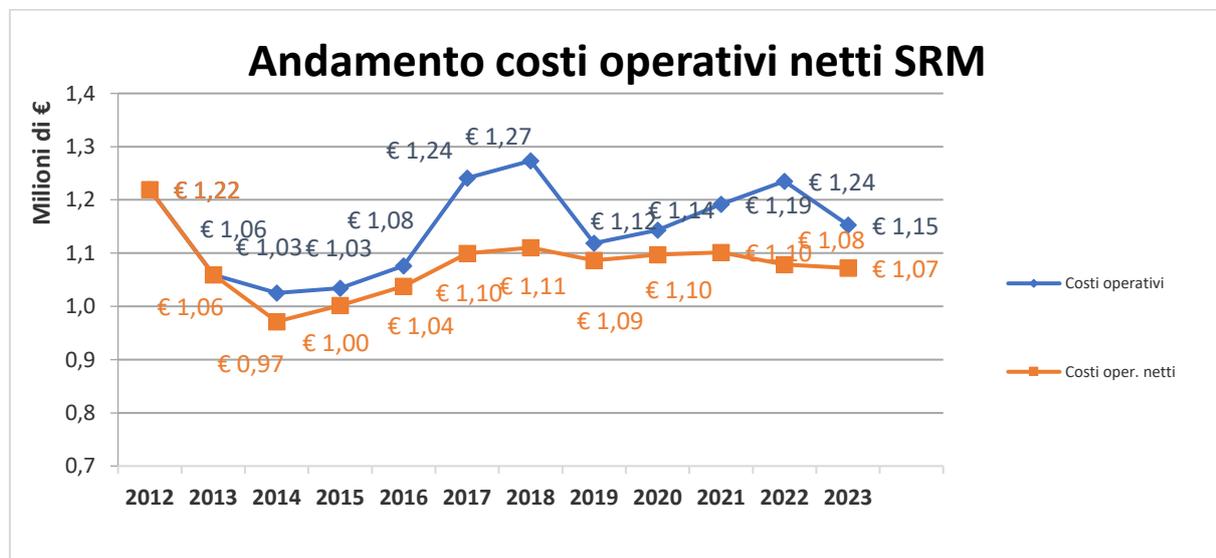
la società per l'esercizio 2023 non potrà superare, per il costo complessivo riferito al personale sommato al costo dei "servizi amministrativi e consulenze" l'importo pari alla somma delle due voci risultanti dal bilancio 2021

(171.042 euro + 645.201 euro = 816.243 euro)

fatto salvo il caso di un potenziamento e ampliamento dell'attività tale da coprire i maggiori costi registrati. Sono esclusi dal calcolo gli aumenti derivanti dall'applicazione dei contratti collettivi nazionali. Tali indirizzi potranno essere rivisti e modificati alla luce di eventuali nuovi sviluppi che dovessero emergere nei prossimi mesi riguardo al conflitto in essere o a fronte di altri eventi straordinari e potranno essere aumentati qualora vi sia un corrispondente incremento dei ricavi che ne giustificano, pertanto, la sostenibilità;

Il dato riferito al consuntivo evidenzia un costo del personale al netto della quota a carico dei progetti EU pari a € 685.862 e il costo dei servizi amministrativi e consulenze pari a € 69.882 per un totale di € 755.744, ampiamente inferiore rispetto al limite previsto negli indirizzi ricevuti (€ 816.243).

Nel grafico che segue vengono distinti i costi operativi totali dai costi operativi "netti", che si differenziano in quanto il confronto è effettuato stralciando i costi relativi alla connettività Lepida che negli anni è stata acquisita per conto di TPER e che pertanto non è un costo della SRM. Dal 2021 non è più previsto tale costo. Nel 2017 e 2018 sono stati inoltre separati i costi correlati all'iniziativa Bella Mossa. La differenza tra le due linee di andamento è legata anche alle imposte IMU e TARI e al canone del Car-sharing che la Società incassa, ma che viene utilizzato per il finanziamento di servizi e/o integrazioni tariffarie.



Attività di Ricerca e Sviluppo

Per quanto riguarda i progetti innovativi in ambito europeo, nell'anno 2023 la SRM ha lavorato sui seguenti progetti:

- **TRIPS**, avviato in febbraio 2020 e finanziato dal Programma Horizon 2020, è un progetto di ricerca che vede coinvolti vari partner internazionali sul tema della disabilità nel trasporto pubblico. Il progetto che aveva una durata di 36 mesi, si è concluso il 31 gennaio 2023 e ha visto la SRM esercitare il ruolo di partner e di gestione di un pilota sul bacino di competenza. Nel 2023 il progetto TRIPS ha garantito ricavi per € 3.871 a fronte di rendicontazione di costi di personale, spese generali e servizi di gestione progetti.

- **DREAM_PACE**, il progetto del quale la SRM è capofila, era stato presentato a febbraio 2022 nell'ambito del programma Central Europe quale follow-up dei progetti SMACKER e Dinaxibility4CE ed è stato approvato dal Segretariato congiunto e ha ottenuto il finanziamento: la relativa comunicazione di approvazione è pervenuta alla SRM a dicembre 2022. Il progetto è iniziato ufficialmente a marzo 2023 e la SRM ha organizzato il kick-off meeting a Bologna.

Il progetto prevede un finanziamento pari a circa 360.000 euro su tre anni per la SRM su un budget complessivo di progetto di circa 2,8 M€. DREAM_PACE svilupperà concetti per servizi a chiamata (Demand Responsive Transport – DRT) innovativi che integrano le reti di mobilità regionale. Il progetto migliorerà le capacità di pianificazione e attuazione di DRT delle autorità pubbliche e degli operatori.

Nel 2023 il progetto ha garantito ricavi per complessivi € 40.575,35, di cui € 33.059,52 per la copertura dei costi di staff.

- **SPINE**, il progetto coordinato da Inlecom con la collaborazione dell'Università dell'Egeo e presentato il 26 aprile 2022 nel programma di finanziamento Horizon Europe, è stato approvato ed è ufficialmente iniziato a gennaio 2023. Bologna è tra le città leader del progetto e il Living Lab locale coinvolge il Comune di Bologna e la SRM. Sono state richieste alcune modifiche alla distribuzione delle risorse previste per i due partner bolognesi; il coordinatore Inlecom sta seguendo il processo di emendamento del Grant Agreement con il Project Officer, con il supporto continuo della SRM e del Comune di Bologna. Per la SRM le spese sono cofinanziate al 70% (incluse spese generali al 25%) dalla Commissione europea per la copertura delle spese generali, mentre per il Comune di Bologna sono finanziate in misura del 100%.

Nel 2023 il progetto ha garantito ricavi per complessivi € 20.621,30, su una rendicontazione di costi (incluse spese generali) pari a € 29,459.00 di cui € 20.846,02 € per costi di staff.

Informativa sulla gestione del personale

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2023 è variata rispetto al 2022 per una variazione di livello intervenuta a giugno 2023 ed è espressa nella tabella seguente:

Inquadramento	2022 - Quantità (T. Indeterminato)	2023 - Quantità (T. Indeterminato)
Dirigente	1	1
Quadro	1	2
Impiegati liv. I	5	4
Impiegati liv. II	3	3
Impiegati liv. III	0	0
Impiegati liv. IV	1	1
TOTALE	11	11

Per il 2023 la Società ha presentato ai Soci il Piano delle assunzioni in occasione dell'Assemblea per l'approvazione del relativo Budget; Il Piano è stato approvato e attuato solo per la parte relativa alla variazione di livello del Responsabile affari generali.

Nel corso del 2023 si riportano i seguenti fatti di rilievo:

- Non sono state rilevate giornate di sciopero da parte dei dipendenti;
- I premi per i dipendenti, calibrati e formalizzati 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 sono registrati alcuni casi di COVID 19 tra il personale che non hanno comportato particolari conseguenze per il personale coinvolto e per la Società;
- La Società ha attuato un regime di smart working semplificato a partire dal 10/03/2020 prorogato più volte a seguito della proroga dello stato di emergenza sanitaria; dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2023 si è applicata la disciplina sperimentale per lo smart working che SRM aveva adottato già nel 2020;
- Il tasso complessivo di smart working rispetto alle ore lavorate da parte dei dipendenti della SRM, calcolato sull'intero anno, è stato del 22,40%, in calo rispetto al 2022 (27,57%);
- 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 2023 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
-	-	-	-	€ 13.135	€ 4.671.696

Rapporti finanziari con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
€ 1.167.522	-	-	-	-	-

I ricavi sono rappresentati da:

805.00006 PRESTAZIONI PEOPLE MOVER	€	77.049,18	A
805.00007 PRESTAZIONI GARA SOSTA	€	122.950,82	A
806.00008 CONTRIBUTI SSAA DA ENTI	€	2.760.296,15	A
806.00009 CONTRIBUTI INTEGR.TARIFFARIE DA ENTI	€	728.400,00	A
806.00011 CONTRIBUTI COBO VARI	€	90.000,00	A
806.00013 CONTRIBUTI ACQ.TITOLI DA ENTI	€	40.000,00	A
806.00014 CONTRIBUTI SERVIZI ACCERTAMENTO COBO	€	853.000,00	A

I costi sono rappresentati da:

713.00008 IMU	€	10.585,00	D
713.00015 TARI-TASSA RIFIUTI (stimato)	€	2.550,00	D

I crediti sono rappresentati da:

108.00030 CREDITI V/ENTI SSAA	€	1.090.472,94	D
501.00014 COMUNE DI BOLOGNA	€	77.049,18	D

Rapporti commerciali con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Costi	Ricavi
-	-	-	-	€ 43.447	€ 285.715

Rapporti finanziari con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
€ 258.550	43.447	-	-	-	-

I costi sono rappresentati da:

705.00004 SPESE PER INDAGINI SUL SERVIZIO € 43.447,05 D

I ricavi sono rappresentati da:

805.00001 PRESTAZIONI DI SERVIZI € 8.868,85 A

806.00008 CONTRIBUTI SSAA DA ENTI € 52.295,69 A

806.00009 CONTRIBUTI INTEGR.TARIFFARIE DA ENTI € 222.000,00 A

806.00012 CONTRIBUTI PROBO/CMBO VARI € 2.550,00 A

I crediti sono rappresentati da:

108.00030 CREDITI V/ENTI SSAA € 222.000,00 D

108.00040 CREDITI V/CITTA' METROPOLITANA € 36.550,00 D

I debiti sono rappresentati da:

308.00026 DEBITI V/CITTA' METROPOLITANA € 43.447,05 A

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 in quanto S.r.l., 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 generalmente 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. In chiusura del 2022 è stato sottoscritto un vincolo di tipo assicurativo a capitale e rendimento minimo garantito con FIDEURAM, della durata complessiva di 24 mesi.

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, 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.

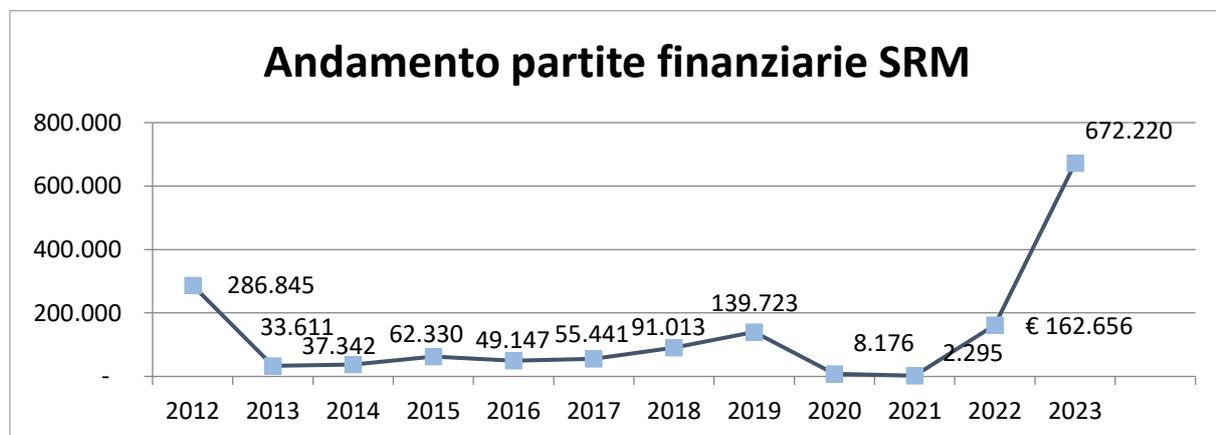
Dal luglio 2017 la Società è stata inclusa nel perimetro di applicazione del meccanismo dello split payment: ciò ha permesso alla SRM di migliorare la propria situazione di liquidità e ridurre progressivamente il credito IVA presso l'erario.

Rischio di tasso di interesse.

Le disponibilità liquide sono state impiegate nel sistema bancario principalmente attraverso depositi di conto corrente a libera disponibilità. I tassi ottenuti sono stati in linea con gli standard di mercato applicati per forme di impiego simili. Nel corso dell'esercizio 2023 i tassi di interesse attivi sono rimasti stabili per tutti i conti correnti sui quali la Società opera con tassi creditore pressoché nulli (0,001% - 0,0%). I proventi da interessi sui conti correnti sono notevolmente diminuiti negli ultimi anni a causa del calo dei tassi attivi. In chiusura del 2022 è stato sottoscritto un vincolo di tipo assicurativo a capitale e rendimento minimo garantito per complessivi 24 mesi con FIDEURAM che ha prodotto interessi attivi del 1,35% nel 2023 (€ 13.500) su un capitale investito pari a 1 M€. Nel corso del 2023 la SRM ha vincolato 1,5 M€ su un conto di deposito presso Banca di Bologna che hanno prodotto interessi netti per complessivi € 10.264.

Il contributo del risultato della gestione finanziaria contribuisce, anche se non in maniera determinante, al raggiungimento del risultato di esercizio. Il saldo complessivo delle partite finanziarie al 31.12.2023 è comunque molto positivo e incide in maniera rilevante sull'utile per effetto del tasso di interesse legale al 5% applicato al conto corrente di corrispondenza con TPER/TPB sul conguaglio relativo all'affitto del ramo d'azienda.

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 2023, 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 scadenzario dei crediti in modo da anticipare ed intervenire prontamente su quelle posizioni creditorie che presentano un maggior grado di rischio. Il rischio di credito riguardante le altre attività finanziarie, che comprendono disponibilità liquide e mezzi equivalenti, altri crediti a breve termine, presenta un rischio massimo pari al valore contabile di queste attività in caso di insolvenza della controparte.

Dlgs 81/2008

La Società ha recepito e formalizzato nel "Documento di valutazione dei rischi" ai sensi del D.Lgs. 81/2008 gli obiettivi generali e fondanti atti alla valutazione 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.

Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2023

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 segnala che:

- in merito alla gestione del contratto relativo alla Sosta e alle attività ad essa complementari, il Consiglio Comunale di Bologna in data 06/04/2024 (N. Proposta: DC/PRO/2024/41 - N. Repertorio: DC/2024/38 - N. P.G.: 310180/2024) ha deliberato la proroga dell'affidamento per ulteriori 12 mesi, fino al 31 agosto 2025. Per effetto di tale proroga, l'aliquota di ammortamento dell'immobilizzazione immateriale "Gara sosta" è stata variata e di conseguenza ha prodotto un ammortamento minore sul 2023, pari a € 15.666;

- in merito al contratto di servizio del trasporto pubblico locale, a dicembre 2023 sono state adottate due delibere di indirizzo coerenti fra loro da parte del Comune e della Città metropolitana; di tali delibere è anche stata data informazione alla TPB. Esse hanno dato mandato alla SRM di svolgere un'istruttoria ricognitiva della sussistenza degli investimenti previsti e già convenzionati fra le parti interessate per la contrattualizzazione della proroga al 28 febbraio 2026 ai sensi dell'art. 24, comma 5-bis del DL 4/22 e di ogni altro elemento utile ai fini della proroga emergenziale al 29 febbraio 2028 ai sensi dell'art. 5, par. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007. La SRM ha dato riscontro di tale istruttoria, così come integrata anche mediante richieste per le vie brevi, in data 22 marzo 2024. Gli Enti soci della SRM hanno deliberato, rispettivamente il 24 aprile 2024 la Città metropolitana e il 6 maggio 2024 il Comune di Bologna, gli indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese e delle linee tranviarie rossa e verde (tratto nord), prevedendo la proroga del contratto come da istruttoria ricognitiva. Tale proroga sarà concessa dalla SRM a condizione che venga presentato dal gestore un PEF il cui schema, previsto con delibera ART n. 154/2019, rappresenta l'unico strumento previsto dalla regolazione vigente per la determinazione della compensazione per tutti gli anni di vigenza contrattuale, nonché lo strumento utile per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di efficienza nell'erogazione dei servizi di TPL affidati; il PEF dovrà essere accompagnato da un Piano Industriale, da cui si evinca l'impegno a garantire un miglioramento in termini di efficienza del servizio, innovazione tecnologica, riduzione delle emissioni e rapporto con l'utenza; nel PEF dovranno in particolare essere garantiti il recupero dei ritardi dovuti ai fattori esterni e agli investimenti sul progetto P.I.M.BO., i nuovi investimenti da condurre sul ramo d'azienda concesso in affitto in coerenza con gli strumenti di pianificazione vigente (principalmente, l'avvio dell'infrastrutturazione di alimentazione elettrica e la realizzazione di impianti di conservazione e distribuzione di metano liquido), nonché la gestione delle linee tranviarie Rossa e Verde (Tratto Nord), da indicarsi puntualmente in apposito atto integrativo del contratto di servizio (ai sensi di quanto ivi previsto, ai commi 13 e 19 dell'art. 4) e del contratto di affitto di ramo d'azienda con conseguente assunzione di obbligo da parte del gestore in relazione e con riferimento all'equilibrio economico-finanziario degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei servizi oggetto della concessione. Per la

valutazione del PEF che dovrà sostenere la proroga del contratto di servizio - nonché per la verifica delle eventuali sovra-compensazioni dovute ai contributi per c.d. "Mancati ricavi Covid-19" – la SRM ha conferito un incarico di consulenza professionale.

Evoluzione prevedibile della gestione

L'assoluta rilevanza del conflitto Israelo-Palestinese e il perdurare del conflitto tra Russia e Ucraina rendono necessario che ne venga data opportuna informativa, con riferimento al bilancio chiuso al 31.12.2023 nella presente Relazione sulla gestione.

Allo stato attuale, la situazione come prospettata, anche sulla scorta di quanto accaduto nel corso del 2023, non evidenzia situazioni di particolari criticità che comportino effetti sulla gestione societaria e che possano avere impatti rilevanti sul bilancio della SRM, fatto salvo per gli aumenti già registrati dal 2022 di circa il 30% dei costi energetici, aumenti solo parzialmente rientrati, che hanno inciso sui costi operativi della Società.

Destinazione del risultato d'esercizio

L'esercizio sociale chiude con un utile di € 1.599.590.

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 2023 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.

Bologna, 29/05/2024

l'Amministratore Unico
Giovanni Berti Arnoaldi Veli