

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 31.12.2024

Signori Soci,

nella Nota Integrativa Vi sono fornite notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31.12.2024. Il progetto di bilancio dell'esercizio 2024, sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, riporta un utile netto di € 415.576.

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. 3 comma 14-sexies del D.l. n 202/2024 stabilisce che il termine delle norme che consentono lo svolgimento in forma semplificata delle assemblee societarie è prorogato al 31 dicembre 2025. 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.

Informativa sulla Società

Gestione del contratto di servizio del Tpl.

Nel corso dell'anno, in relazione col contratto sottoscritto nel 2011, la SRM ha continuato a gestire la contrattualizzazione di modifiche dei servizi di Tpl, sia in ambito urbano che sub/extraurbano. In ambito urbano hanno registrato variazioni di progettazione i servizi interessati dai cantieri e dall'implementazione della misura "Bologna città 30", anche in esito a specifici incontri con le OOSS. La situazione, infatti, in corso d'anno è stata impattata significativamente negli equilibri consolidati, peraltro già minati da altri al contorno (Garisenda), registrandosi assestamenti progressivi e modulari. Oltre ai parametri di progettazione del servizio (velocità commerciale, frequenza, attese ai capolinea, ...), sono stati rivisti anche altri strumenti di regolazione: corsie riservate, preferenziazione semaforica, revisione e ottimizzazione di percorsi e fermate. Al contrario delle linee urbane, sulle linee sub/extraurbane non si è potuti intervenire prontamente per la maggiore rigidità dell'offerta di Tpl. Provvedimenti analoghi sono stati rimandati a fasi di cantieristica più avanzata.

È stata gestita la problematica relativa alla difficoltà di reperimento di personale per la guida dei mezzi del Tpl. Rispetto a diverse richieste della TPB, finalizzate a veder non applicate le penali da contratto su puntualità e regolarità – per cause non imputabili alla TPB – sull'ultimo quadrimestre 2023 e sul primo 2024, la SRM ha motivatamente riscontrato, anche in esito a specifico confronto col Comune, la propria posizione, riferita a entrambi gli indicatori. In particolare, nel trimestre ha acquisito evidenza il fatto che la TPER e i suoi soci gestiscono anche altri servizi e che devono pertanto allocare il personale di guida fra servizi che fanno riferimento a diversi contratti di servizio.

Si è conclusa la fattispecie relativa ai provvedimenti che hanno regolato le risorse per la compensazione dei mancati introiti registrati con la pandemia, ufficialmente chiusa a marzo 2022. La SRM ha certificato alla Regione l'assenza di sovra-compensazione. Successivamente, alla SRM è stata richiesta una seconda verifica di sovra-compensazione – riferita ai soli contributi riferiti all'incremento

del costo del carburante – per il fatto che la disponibilità di risorse ministeriali si è rivelata superiore alle attese. Con delibera regionale, poi, è stata rivista la distribuzione delle risorse per la compensazione dei mancati ricavi: la SRM ha dato corso a quanto stabilito dalla Regione, in particolare destinando alla TPB quanto previsto per la Marconi Express (MEX) dalla delibera della Giunta regionale n. 1516/24 RER e comunicato alla MEX nel 2022.

Fra le modifiche ai servizi, di potenziamento e qualificazione, ulteriori rispetto agli adeguamenti necessari, merita siano richiamate l'attivazione delle linee 44 e N8 e la gratuità del servizio di Tpl sulle linee N per quindici notti sull'intero anno 2024, attuata su iniziativa del Comune di Bologna – Settore Cultura e Creatività. La prima notte di vigenza è stata quella del primo sabato di febbraio, a seguire l'iniziativa ha avuto effetto una volta al mese, con qualche margine di intervento. A livello metropolitano, sono state attivate due linee su schemi di finanziamento simile: la 441 ad Altedo e la 503 fra Calderara di Reno e Sala Bolognese. La seconda, in particolare, ha avuto grande eco grazie a clubPRO, lo strumento di confronto tra la Città metropolitana, il Comune di Bologna e le principali imprese del territorio.

È di interesse anche la DGR 1514, di luglio, che ha previsto il riconoscimento dell'adeguamento inflattivo della contribuzione regionale a sostegno dei servizi minimi per il 2025, al tasso di inflazione programmata indicato nella nota di accompagnamento al Documento di Economia e Finanza riferita all'anno successivo a quello di pubblicazione.

Si è insediato un tavolo per la gestione della relazione fra l'aeroporto e la città. La società Aeroporto ha stanziato una contribuzione per il potenziamento della linea 944, si è avviata la valutazione della razionalizzazione di servizi operati da soggetti economici diversi, su contratti diversi, con tariffe diverse. L'obiettivo è quello di arrivare a organizzare un servizio unico, riconoscibile e dal prezzo ragionevole per l'utenza.

Le attività di controllo che la SRM esercita nell'ambito della gestione del contratto di servizio che regola i servizi di Tpl procedono come regolarmente descritte in occasione di precedenti informative al Comitato.

Infine, come ogni anno è stato trasmesso alla SRM il conto economico consolidato TPB 2023. Questo documento è di rilevanza sempre più significativa: esso ha costituito – fra le altre cose – il pilastro per le verifiche di sovra-compensazione che la Regione ha cominciato a richiedere alle Agenzie. È stato condotto, in particolare, un confronto fra il consuntivo 2023 e il consuntivo 2019, precedente la pandemia e gli effetti di ristoro governati dal Ministero. Esso è stato condiviso coi soci; rileva in particolare il risultato, che passa da essere positivo (+ 1,876 Meuro) a essere negativo (- 1,566 Meuro). A giugno 2024 la TPB ha presentato una proposta di manovra con effetto da agosto 2024, che teneva

conto di quanto accaduto nel pregresso. Essa, immediatamente condivisa con gli enti soci, anticipava la manovra 2025 alla data del 2024 (su una stima ISTAT dell'1,8%) e prospettava tre scenari, caratterizzati sostanzialmente dal prezzo del biglietto urbano di corsa semplice (a terra, in app e EMV): a 2,20, a 2,30 o a 2,50 euro. L'ultima manovra attuata nel bacino bolognese ha avuto effetto da agosto 2019, sulla base degli indici ISTAT dei mesi di febbraio 2017 e 2019.

In esito a confronti specifici, cui sono stati invitati anche gli enti, si è dimostrata la sostanziale sufficienza del primo scenario. La manovra oggetto di convergenza è stata predisposta perché avesse effetto da agosto 2024. La manovra rappresentata non ha trovato attuazione. Non è stata coinvolta la Regione perché il rinnovo della convenzione "Salta su" coprisse il costo di abbonamenti incrementati di 10,00 euro oggetto di provvedimenti regionali. Sono stati dunque sottoscritti verbale di posticipazione della manovra. Essa, infine, è stata posticipata al 2025.

Hanno continuato a essere portate avanti le diverse iniziative di investimento per il rinnovo dei mezzi per il Tpl sul bacino. La SRM cura – in particolare – la verifica delle rendicontazioni. È stato presentato il progetto definitivo relativo alla project-review dell'intervento PIMBO. Il Comune di Bologna ha sottoscritto un Accordo-quadro con un unico operatore economico per la fornitura di 60 tram per le linee tranviarie del comune. Sono stati immessi in linea i mezzi alimentati a idrogeno, con l'obiettivo di accelerare la scadenza di dicembre, entro la quale dovevano essere immatricolati tutti i 34 mezzi che costituiscono la prima fornitura.

Circa l'accertamento esteso, riferito a entrambi i contratti affidati alla TPB e alla Bomob (il secondo evidentemente non da riferirsi al Tpl), è possibile quantificare in circa 1,340 Meuro la spesa sostenuta, per il 65% sul contratto del Tpl, e in oltre 44.000 le sanzioni comminate.

Nel corso dell'anno si è concretizzato il confronto all'interno del gruppo di lavoro organizzato dal Comune sulla proroga dell'affidamento del Tpl e relativo alla gestione del Piano sosta. Si è concluso il confronto sulla trasmissione del materiale richiesto alla SRM, integrato in corso di istruttoria della verifica di un parere legale prodotto al tavolo di lavoro. Il Comune e la Città metropolitana hanno deliberato nel merito. Il primo, con delibera del Consiglio comunale del 6 maggio, recante "Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tranviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al Piano sosta del Comune di Bologna e dei servizi a esso complementari. Proroghe"; la seconda, con Atto del sindaco n. 99 recante "Presenza d'atto delle risultanze dell'istruttoria svolta da Agenzia SRM – Reti e Mobilità Srl in merito ai servizi di trasporto pubblico locale" e con delibera n. 15 del Consiglio della Città metropolitana di Bologna del 24 aprile, recante "Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tranviarie rossa e verde (tratto nord) e dei nuovi servizi afferenti alla rete portante del trasporto pubblico metropolitano. Proroga".

La formalizzazione della proroga è avvenuta permanendo l'esigenza inderogabile di non interrompere il servizio di trasporto pubblico locale, a seguito di apposita assemblea della SRM. I lavori per la redazione e la sottoscrizione fra le parti contrattuali di una proroga contrattuale e di un Piano economico-finanziario di proroga sono stati avviati in esito all'approvazione degli atti degli enti locali. Il confronto fra le parti interessate è stato partecipato, come previsto dagli atti richiamati, dal Comune e dalla Città metropolitana di Bologna. La SRM si è avvalsa, per tutta la durata del confronto, della collaborazione professionale del dott. Filippo Corradini della Paragon Business Advisors Srl.

Il documento di PEF e di Piano industriale, nonché di identificazione e allocazione dei rischi, è stato definito e redatto dalla TPB come previsto dalle delibere degli enti e trasmesso alla SRM in versione definitiva in data 31 luglio 2024. A essi è stato affiancato un Addendum contrattuale di specifica e integrazione per la rendicontazione dell'andamento economico-finanziario del contratto e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario, elaborato in prima battuta dalla SRM. In sintesi, il PEF elaborato, stanti i vincoli dettati in esito al confronto condotto, prevede un'evoluzione delle entrate da traffico che registra un + 14,7% sul periodo di proroga, fra il 2023 e il 2027, assume una crescita del corrispettivo in linea con quanto deliberato più recentemente dalla Regione e quantifica una dinamica dei costi nella misura del + 13,3%. Ciò che varia sensibilmente in termini di risultato è il metodo di calcolo del ragionevole margine di utile, calibrato sul parametro indicato dall'ART per l'anno in corso, preso a riferimento con la proposta della TPB.

Estesa a febbraio 2028 la durata del contratto in essere, deve essere avviata l'attività di organizzazione e gestione della gara per l'affidamento che abbia effetto da marzo 2028. È stata aggiornata la matrice di verifica della conformità degli affidamenti, di cui all'Annesso 3 alla delibera ART n. 243/22, a seguito dell'adozione del nuovo schema-tipo per la predisposizione della "Relazione di Affidamento" nelle procedure di gara (di cui all'Annesso 8a alla delibera ART n. 64/24). Essa evidenzia la complessità e la ricchezza dei documenti che devono essere predisposti perché sia possibile condurre la procedura di affidamento, non esclusivamente di carattere tecnico e compilatorio. Fra questi, spiccano: la "Relazione dei Lotti" (che deve specificare l'economicità della configurazione dei lotti, la sua contendibilità e altri ulteriori elementi); il "PEFS – Piano economico-finanziario simulato" (che deve dare conto della capacità della base d'asta di alimentare il margine di utile ragionevole); la "Relazione di Affidamento" (che, oltre al contesto normativo, amministrativo e operativo di riferimento, deve dare conto della procedura di consultazione sui beni strumentali, sugli investimenti, sul personale, nonché dei requisiti di partecipazione, dei criteri di aggiudicazione e – non meno importante – degli obiettivi del contratto).

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. La SRM ha mantenuto il presidio relativo alle cantierizzazioni del Passante e del tram partecipando agli incontri che il Comune ha organizzato regolarmente.

La SRM ha anche valutato il percorso e le fermate della linea sperimentale attivata dalla MEX per il collegamento su gomma fra il centro e l'aeroporto dal 10 giugno 2024. Il tema di maggiore rilevanza è stato quello di garantire il più possibile la stabilità di tale collegamento nella stagione dell'importante cantierizzazione prevista, ciò con l'obiettivo prioritario di dare attendibilità a un assetto destinato a impattare sull'equilibrio del contratto sottoscritto fra il Comune e la MEX.

La gestione della fermata "Cadriano bivio", sulla SS64, in Comune di Castel Maggiore, ha purtroppo generato una problematica di rilievo, conclusasi per il momento con la sospensione della fermata, in direzione di Bologna, sul territorio del Comune di Castel Maggiore, con deviazione dei servizi interessati e con il conferimento di un incarico specifico al prof. Avv. Dugato, così come richiesto dalla Città metropolitana.

People-mover.

La convenzione sottoscritta tra il Comune di Bologna e la SRM in data 4 marzo 2021, facente riferimento all'art. 35 del contratto di concessione di progettazione, costruzione e gestione di una infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people-mover" tra l'aeroporto G. Marconi e la Stazione centrale di Bologna, è scaduta con la fine del 2023. Non ne è stata prevista alcuna forma di proseguimento. Il confronto fra le parti ha portato all'elaborazione di una nuova convenzione che avrà effetto nel corso del 2025.

Contratto di affitto di ramo d'azienda.

La SRM è stata coinvolta in corso d'anno nel confronto per la gestione delle linee filoviarie da rivedere in funzione dell'avanzamento dei cantieri per il tram: in diversi punti infatti l'alimentazione filoviaria è da rinunciare e/o rivedere, stante la revisione del servizio e dunque dell'infrastruttura che deriverà dall'implementazione della rete tranviaria.

Sul tracciato della Linea rossa si sono rimossi numeri significativi di pensiline, paline e infrastrutture filoviarie, a spese del progetto come richiesto nel corso della conferenza dei servizi. Le strutture filoviarie che sono completamente ammortizzate e che non sono in buona condizione vengono smaltite dall'impresa, lasciando a essa il ricavo della vendita dei pali come materiale a peso, a compensazione delle spese di manodopera e trasporto in discarica. Le infrastrutture che hanno ancora valore e che possono essere riutilizzate vengono trasportate presso il deposito Ferrarese e ricollocate al bisogno. Il rame viene recuperato dalla TPER e l'intenzione è di scambiarlo con rame buono dal fornitore, tenendo conto di ciò nel conguaglio con la SRM.

Hanno registrato progressi significativi anche i diversi lavori di infrastrutturazione dei beni SRM e del territorio finalizzati alla realizzazione di impianti per l'alimentazione di mezzi per il Tpl evolutivi rispetto al gasolio, al metano urbano e alla filovia.

Il tema del diritto di superficie per gli investimenti su terreni di proprietà non della SRM ha registrato una progressione verso la sua concreta attuazione con la fermata capolinea di via Bombicci. È stato inoltre sottoscritto fra le parti un atto interpretativo perché la TPER possa procedere con l'auto-approvazione degli strumenti edilizi prevista dalla legge regionale e invocata dal Comune di Bologna.

Supporto all'attività degli enti locali.

In continuità con quanto avviato negli anni passati, è stato condiviso con l'Area Programmazione, Controlli e Statistica, U.I. Ufficio Comunale di Statistica, con cadenza trimestrale, il file di aggiornamento dei dati del "cruscotto della mobilità", che alimenta i dati pubblicati dagli enti.

Si è conclusa l'indagine circa le abitudini di mobilità relativa al 2023, condotta insieme con la Città metropolitana. È stato pubblicato sul sito del PUMS il monitoraggio biennale 2021/22 redatto in collaborazione fra la Città metropolitana e la SRM.

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, nonché i riscontri agli accessi agli atti.

Servizi di sharing.

L'iniziativa finanziata dal FNT attraverso i contratti di servizio dei soggetti affidatari del Tpl, di cui alla DGR 1177/23, finalizzata a garantire la gratuità dello sharing per gli abbonati al Tpl, ha registrato da subito la partecipazione della TPER col car-sharing e con lo scooter-sharing. Dal 10 giugno si è attivata anche Ridemovi, con grande attenzione da parte della stampa locale. Nell'ultimo trimestre dell'anno essa ha avuto termine: sia Corrente (anche mediante la comunicazione inerente gli abbonamenti 2024/25) che Ridemovi (sostenuto nella comunicazione all'utenza dal Comune di Bologna) hanno terminato – peraltro quasi contemporaneamente – le disponibilità di fondi per garantire la gratuità. L'insoddisfazione dell'utenza per il termine dell'iniziativa ha trovato qualche voce, che si è però placata in tempi e modi assolutamente veloci.

Sono stati liquidati a saldo i contributi PRIMUS sul car-sharing (solo Corrente) e sul bike-sharing, per rispettivamente 54.900 e 6.200 euro. La rimanenza sul bike-sharing è in corso di gestione nella relazione fra il Comune e il Ministero.

Circa il bike-sharing, in corso d'anno la Ridemovi ha presentato una proposta di leggera anticipazione della manovra tariffaria di adeguamento all'inflazione a fronte di un potenziamento della flotta, nonché dell'avvio della sperimentazione di un titolo in abbonamento per la fruizione delle biciclette

elettriche – atteso e sollecitato da lungo tempo. È stata inoltre rivista in ampliamento l'area di erogazione di servizio, con previsione di incremento dei punti di rilascio segnalati sulla carreggiata. In relazione coi lavori che interessano la città per la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria sono stati gestiti i conflitti fra le aree di cantiere e i punti di sosta del servizio, garantendo la disponibilità al gestore delle informazioni appena rese disponibili.

Negli ultimi giorni del mese di giugno Ridemovi ha subito un attacco hacker organizzato, in grado di accedere al sistema hardware dei soli mezzi in modo da sbloccarli e poterli usare liberamente e gratuitamente. Ciò ha determinato la "perdita" di alcune centinaia di biciclette da parte dell'affidatario.

Ridemovi ha trasmesso le risultanze dell'indagine di qualità percepita condotta presso i suoi utilizzatori. È di interesse il fatto che il 75% degli intervistati ne ha incrementato l'uso, nonché l'elaborazione che può essere fatta dell'uso combinato del bike-sharing con altri servizi di mobilità: su 10.000 interviste a utenti Ridemovi sembrano essere il 64% quelli che hanno abbandonato il bus, in realtà sono il 20%; il 40% ha rimodulato l'utilizzo per il fatto che ne fa un uso combinato.

A dicembre 2025 scadrà il contratto di servizio con Ridemovi e dovrà avere efficacia – nel caso il Comune vorrà dare continuità al servizio nelle forme attuali – un nuovo contratto per l'erogazione del bike-sharing. La SRM ha sollecitato il confronto sul tema col Comune.

Circa il car-sharing, nel primo trimestre Corrente ha presentato al pubblico l'auto destinata a sostituire la Renault ZOE; si tratta di un nuovo accordo commerciale con la Volvo, grazie al quale sono divenute disponibili sul servizio bolognese 300 Volvo EX30, le nuove vetture 100% elettriche della casa. Enjoy ha rinnovato parte della flotta, tardando però nel registrare le nuove targhe, creando così numerosi episodi di infrazione alle regole del Codice della strada per accesso alla ZTL. È stato richiesto l'annullamento di tali sanzioni. Inoltre, a essa è stato notificato il mancato/parziale pagamento del canone per la pubblicità che il Comune – attraverso la ICA Tributi.

Anche per il car-sharing, sono stati gestiti i conflitti fra le aree di cantiere tranviario e i punti di sosta del servizio, garantendo la disponibilità ai gestori delle informazioni appena rese disponibili.

I contratti del car-sharing avrebbero dovuto esaurire la loro efficacia col 31 dicembre 2024, a inizio anno si è avviato il confronto sul se e sul come ri-affidare il servizio. In quest'ottica, la SRM ha proposto al Comune un terzo documento di sintesi e valutazione delle esperienze condotte affinché il Comune potesse deliberare un indirizzo nel merito. È stato deliberato l'indirizzo alla SRM a inizio ottobre e, in virtù del lavoro avviato per tempo, la SRM ha potuto pubblicare la gara e ricevere le offerte in data 23 dicembre. Com'era prevedibile, hanno partecipato alla procedura le due imprese già attive sul territorio.

Gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari.

La gestione della concessione ha determinato incassi per 15,175 Meuro, in incremento dell'1,65% sul 2023. Il canone lordo riconosciuto al Comune è stato di 8,739 Meuro, quello netto di 6,396 Meuro, in incremento del 2,71% sul 2023.

In relazione con la cantieristica del tram e con altri lavori che impattano strade interne al Piano sosta, la SRM ha assistito il Comune nella gestione temporanea di ordinanze di sosta finalizzate a garantire il più possibile l'equilibrio fra offerta e domanda, in particolare nelle aree di via Riva Reno e di via Mengoli / Laura Bassi.

È stata portata avanti 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 incontri mirati fra il Comune e la Bomob. Dopo le prime telecamere contabili, sono stati attuati i progetti relativi ai pannelli a messaggio variabile. È stato sottoscritto il Regolamento GDPR.

È stata concordata e avviata nella sua implementazione la progettazione dell'incremento dimensionale del parcheggio STAVECO; essa ha giustificato il provvedimento di proroga dell'affidamento, che è stata formalizzata fra le parti. La fine lavori è traguadata al termine del mese di luglio 2025.

È stata sospesa per il 2025 l'attuazione della ZTL.

Dopo che la ENGIE Servizi SpA aveva 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 d'azienda, si è concretizzata e perfezionata tale variazione ed è stata comunicata anche ai lavoratori. Da febbraio 2024 la ABACO SpA ha acquisito la SCT e maturato il controllo del 100% delle quote della Bomob. La Bomob ha organizzato il cambio di fornitore del servizio di contact-center, ciò si inserisce nel quadro più generale della migrazione dai sistemi informatici di Engie e di evoluzione dei service infragruppo forniti.

Infine, hanno avuto avvio con grande collaborazione da parte degli uffici comunali, le attività di revisione e di confezionamento dei documenti per la procedura di ri-affidamento della gestione del Piano sosta e di servizi/attività complementari, da prevedersi con effetto da settembre 2025. A esse si è affiancata quella di sottoscrizione della nuova clausola sociale, oggetto di confronto fra il Comune e le OOSS.

Sono state condotte, infine, su richiesta del Comune, diverse simulazioni degli effetti di una manovra tariffaria, che incida sull'importo dei titoli, ma anche sulla tipologia di stalli regolati, nonché sull'ipotesi di rendere onerosa la sosta nelle domeniche e nei giorni festivi. I documenti di gara per il ri-affidamento

del servizio dovranno essere adeguati all'effetto di tale manovra.

NCC-BUS e linee specializzate.

La SRM rimane impegnata nella funzione di interfaccia per le imprese autorizzate all'esercizio nel noleggio con conducente mediante autobus.

Sono state gestite, sulla scorta nella nuova procedura adottata dalla SRM, richieste di attivazione per linee regionali con diverse destinazioni.

È stato oggetto di grande attenzione il complesso delle linee gestite dalla City Red Bus. Da un lato, la cantierizzazione del centro storico impatta in maniera significativa sull'organizzazione del servizio, ciò in aggiunta all'iniziativa organizzata dalla Cineteca, che come ogni anno in estate prevede un'occupazione importante di piazza Maggiore, dall'altro l'amministrazione comincia a dimostrare una rinnovata attenzione alle occupazioni delle strade e delle piazze di maggiore valore storico. I passeggeri, nel tempo, si sono notevolmente incrementati, sostanzialmente registrando un raddoppiamento fra il 2014 (primo anno di convivenza delle tre linee) e il 2019. In uscita dalla pandemia, i passeggeri si sono ancora incrementati.

È stata gestita insieme col Comune di Bologna la richiesta congiunta SACA/Cosepuri per una linea specializzata di collegamento fra il centro e l'aeroporto.

Promozione mobilità sostenibile e progetti finanziati.

Circa la promozione della mobilità sostenibile e i progetti finanziati, 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. Tra maggio e giugno 2024, la SRM ha partecipato alla preparazione della proposta progettuale INCLUDES, coordinata dalla Turku University of Applied Sciences (FI), per il programma di finanziamento Interreg Europe. La proposta si occupa della promozione di politiche di mobilità inclusive, raggruppa partner finlandesi, ungheresi, greci, cechi e francesi e vede anche la partecipazione della Città metropolitana di Bologna come partner associato. Il progetto è stato approvato con alcune minime modifiche e si avvierà il 1° maggio 2025.

Si è avviato a luglio 2024 il progetto regionale MIND – che la Regione Emilia-Romagna ha sollecitato mediante un bando rivolto specificatamente alle Agenzie e che viene sviluppato in partnership con la TPB – che sviluppa tre attività complementari tra loro e con quelle già in essere (indagini sul diario degli spostamenti, analisi delle validazioni, indagini a bordo dei mezzi):

1. Ricostruire la domanda di mobilità complessiva attraverso l'acquisizione e l'elaborazione di dati registrati dalle celle degli operatori telefonici, al fine di ottenere una matrice Origine/Destinazione

degli spostamenti giornalieri dettagliata.

2. In accordo con la TPB, ricostruire una domanda dettagliata del TPL in termini di passeggeri saliti/discesi e dei trasbordi tra le diverse linee, con l'obiettivo di ottimizzare la progettazione dei servizi individuando nuovi possibili collegamenti diretti e razionalizzando orari e corse meno utilizzate.
3. Aggiornare il sistema di trasmissione e analisi dei dati tra TPB e SRM, anche eventualmente sviluppando un sistema integrato con il RAP Regionale.

Il termine per la conclusione delle attività previste dal progetto MIND è fissato al 31/12/2026.

CCU (Comitato Consultivo degli Utenti).

L'attività del CCU ha continuato a procedere in modo regolare; la TPB/TPER ha sempre garantito la propria partecipazione a tutte le occasioni di incontro con l'intervento del Responsabile delle Relazioni esterne della TPER.

Ha partecipato a una seduta Filippo Diaco, Presidente del Gruppo consiliare del Comune di Bologna "Anche tu Conti", nonché della Nona commissione consiliare – Volontariato, sport e disabilità. Il CCU ha avuto informazioni circa le rimodulazioni dei servizi attuate. È stato presentato il pagamento con carta di credito, che è stato attivato anche sul servizio di Tpl sub/extraurbano. I componenti hanno toccato l'argomento della holding regionale. È stata presentata al CCU la revisione dell'attività "Parla con TPER". È stato presentato il progetto di creazione e gestione di un QR-code per la bigliettazione. È stata condivisa la bozza di Addendum per gli anni 2024/25 all'Atto di Indirizzo 2021/23 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile.

I componenti del CCU hanno segnalato la condizione di criticità del Tpl, causata dai cantieri del tram. Ciò soprattutto nell'ottica dell'evoluzione che essi potranno avere nel tempo. È stato riferito, invero, di condizioni di insofferenza vissute sia da chi usa il Tpl che dagli altri utenti della strada. I componenti del CCU si sono confrontati su quanto emerso e hanno concordato che il messaggio da veicolare ai propri iscritti dovrebbe essere il seguente: "oggettivamente, non è semplice gestire il Tpl, in questo momento".

Si è parlato del progetto MaaS finanziato dal Ministero alla Regione; l'idea del MaaS (*Mobility as a Service* - Mobilità come un solo servizio) è gestita dal progetto regionale mediante la creazione di una piattaforma istituzionale che possa ospitare l'integrazione fra diversi servizi, operati da diversi soggetti economici, non necessariamente/esclusivamente a opera di imprese della mobilità.

Si è trattata l'esigenza contrattuale di adeguamento delle tariffe all'inflazione. È stato richiamato il tempo trascorso dalle ultime operazioni di questo tipo e sottolineato il ruolo della SRM nell'assorbire l'adeguamento 2023/24. Per quanto rilevante sia l'effetto di tale adeguamento, il CCU ha recepito la

motivazione della manovra. Le parti si sono confrontate per l'intero anno sul Protocollo di conciliazione paritetica e sui passi da intraprendere successivamente la firma.

Molto interessante, infine, il lavoro che è stato avviato dal CCU del Tpl in termini di confronto con la Bomob per provare a dar forma al protocollo di conciliazione anche con riferimento al contratto di gestione del Piano sosta.

Altro.

Ha proceduto per l'intero anno la collaborazione fra la SRM e le associazioni di settore, in particolare federMobilità e UITP. Anche con l'Osservatorio della *sharing-mobility* la collaborazione è stata proficua.

Il personale della SRM è stato impegnato anche sul fronte della formazione e dell'aggiornamento, in particolare sulle evoluzioni normative in materia di affidamento e regolazione dei servizi pubblici locali. In dettaglio, il personale ha partecipato a convegni e occasioni di confronto, curando il massimo contenimento di ogni spesa e valorizzando appieno la partecipazione alle attività organizzate dalle associazioni cui la SRM è iscritta e le occasioni formative offerte dai progetti finanziati cui la SRM partecipa.

Ottenuta la qualificazione di terzo livello (SF1) per espletare gare di servizi/forniture ai sensi dell'art. 63 e dell'All. II.4 del Codice dei contratti, in particolare nell'ottica del suo mantenimento, i componenti dell'ufficio gare della SRM hanno frequentato corsi specifici, in particolare quello organizzato dal MIT. È in corso di redazione il Regolamento per la disciplina, la costituzione e la ripartizione degli incentivi per le funzioni tecniche, di cui all'art. 45 del d.lgs. 36/23. Esso dovrà avere valenza retroattiva, stante la data di efficacia della relativa previsione normativa.

Sono state garantite le attività in materia di trasparenza, anticorruzione, 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. È stato aggiornato il Regolamento per il whistleblowing ed è stato organizzato e tenuto specifico corso formativo.

Circa le selezioni ri-avviate nel rispetto del Piano delle assunzioni, permangono difficoltà puntualmente segnalate agli enti soci.

È stato avviato, in seno all'ALMA, l'esame del tema concernente l'applicabilità per le Agenzie della direttiva UE 2022/2555 (cd. NIS 2), come recepita dal d.lgs. 138/24.

Come ogni anno, il *Mobility manager* della SRM ha provveduto a redigere l'aggiornamento del PSCL e a trasmetterlo al Comune di Bologna.

Prospetto riepilogativo

	SRM	Cons 2022		Cons 2023		Cons 2024	
Ricavi			2022/2021		2023/2022		2024/2023
	Contributi TPL per servizi e acq. mezzi	110.093.640	9,04%	99.928.907	-9,2%	138.605.317	38,7%
	<i>di cui commissione trattenuta</i>	638.273	0,71%	665.719	0,71%	681.031	0,71%
	Contributi CCNL	9.701.413	0,00%	9.701.413	0,0%	9.701.413	0,0%
	Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	7.167.864	2,15%	7.442.631	3,8%	7.958.199	6,9%
	Introiti e contributi progetti EU	152.777	-8,34%	104.230	-31,8%	154.759	48,5%
	Altri ricavi	811.707	10,96%	789.357	-2,8%	805.029	2,0%
	<i>di cui canone affitto</i>	449.671	3,60%	501.383	11,5%	504.893	0,7%
	<i>di cui contributo Comune sosta e People mover</i>	200.000	12,55%	200.000	0,0%	122.951	-38,5%
	<i>di cui contributi da soci per iniziative</i>	68.360	30936,05%	2.550	-96,3%	93.784	3577,8%
	Altro	93.676	-21,64%	85.424	-8,8%	83.402	-2,4%
	TOTALE	127.927.400	7,88%	117.966.539	-7,8%	157.224.717	33,3%
Costi							
	Corrispettivi contrattuali e CCNL	126.419.320	7,89%	116.472.332	-7,9%	155.583.898	33,6%
	Costo Personale agenzia	665.163	3,03%	685.862	3,1%	650.992	-5,1%
	Costo Personale interamente EU	71.745	14,73%	47.652	-33,6%	142.253	198,5%
	Altri costi	586.230	-61,86%	692.934	18,2%	547.216	-21,0%
	<i>Consulenze e servizi amm.vi</i>	95.906	-43,93%	69.882	-27,1%	89.698	28,4%
	<i>Compenso Amministratore Unico</i>	41.600	0,00%	41.600	0,0%	41.600	0,0%
	<i>Compensi sindaci</i>	36.400	0,00%	36.400	0,0%	36.400	0,0%
	<i>Fidejussioni IVA e spese bancarie</i>	1.953	-47,65%	966	-50,5%	1.171	21,3%
	<i>Servizi per indagini e controlli</i>	15.208		43.447	185,7%	15.000	-65,5%
	<i>Fitti per beni di terzi e ass sw</i>	112.591	39,54%	75.647	-32,8%	72.631	-4,0%
	<i>Utenze, pulizia e logistiche</i>	46.172	28,80%	43.257	-6,3%	44.935	3,9%
	<i>IMU, imposte e tasse, bolli</i>	118.371	-89,07%	32.926	-72,2%	33.182	0,8%
	<i>Assicurazione RC società</i>	8.450	-31,99%	8.953	5,9%	9.564	6,8%
	<i>Costo servizi Lepida/contr. SRM gestori</i>	-		-		-	
	<i>Quote iscriz ass.organismi naz.int.</i>	16.854	6,69%	17.159	1,8%	17.553	2,3%
	<i>Spese rappresentanza e trasferta</i>	5.266	13,03%	12.959	146,1%	8.855	-31,7%
	<i>Acq.materie prime, canc, stampati, pubblicazioni</i>	44.590	172,24%	5.975	-86,6%	96.644	1517,4%
	<i>Acquisto incentivi iniziative mobilità sostenibile</i>	-		-		-	
	<i>Gare/Convegni/Att.funz.PUMS/Att.soci</i>	900	0,00%	900	0,0%	47.039	5126,5%
	Altro	41.968	21,75%	302.864	621,6%	32.945	-89,1%
	TOTALE	127.742.459	6,96%	117.898.780	-7,7%	156.924.359	33,1%
MOL		184.941	-122,07%	67.759	-63,4%	300.358	343,3%
	Ammortamenti	36.703	144,97%	31.934	-13,0%	23.122	-27,6%
EBIT		148.238	-117,38%	35.825	-75,8%	277.236	673,9%
	Componenti straordinarie	-	101,04%	1.140.891	-10576,8%	17	-100,0%
	Interessi attivi su c/c bancari	609	-46,92%	27.581	4430,2%	43.883	59,1%
	Interessi attivi su rimb IVA	-	-100,00%	-		-	
	Interessi pass soci anticipazione	-		-		-	
	Interessi attivi su conguaglio affitto	162.726	14266,22%	648.436	298,5%	248.830	-61,6%
	Interessi pass ritardo pagamenti	-	679	-	459,6%	4.665	22,9%
	Utili/perdite su cambio	-		-		-	
EBT		300.005	54,97%	1.848.935	516,3%	565.266	-69,4%
	IRAP	-	9,00%	13.172	34,2%	14.144	7,4%
	IRES	-	79,97%	236.173	153,0%	136.058	-42,4%
	Imposte anticipate	21.111	438,55%	-	-100,0%	512	
EAT		217.960		1.599.590		415.576	

Ai fini della comparabilità con gli anni precedenti, in questa tabella si è scelto di riclassificare le componenti straordinarie (sopravvenienze passive per € 17) in una voce dedicata. Nella riclassificazione presente nel formato xbrl nella nota integrativa le sopravvenienze sono invece incluse nelle correlate voci di costo e ricavo. Ciò produce un disallineamento nei totali, che scompare nella quantificazione del risultato d'esercizio ante imposte.

I ricavi complessivi crescono rispetto al 2023 di € 39.258.178 e sono frutto di variazioni positive e negative dei diversi elementi che li compongono: le entrate da contributi regionali sono aumentate in maniera significativa ed evidenziano uno scostamento di circa 38,7 M€ per effetto di una maggiore

contribuzione regionale relativa al rinnovo del parco mezzi che per il 2024 vale 18,6 M€, per l'erogazione del saldo dei contributi tariffari COVID per mancati introiti non erogati nel 2023 e che nel 2024 valgono 20M€, per il trasferimento del contributo *sharing mobility* che nel 2024 è pari a 1 M€ e nel 2023 non era stato erogato, per l'aumento dei servizi aggiuntivi scolastici e integrativi che incidono per 0,5 M€. Diminuiscono invece le integrazioni tariffarie della RER di 2M€.

Aumentano i contributi per i servizi minimi di TPL per l'adeguamento ISTAT pari al 2,3%, corrispondente all'ISTAT programmata 2024, previsto dalla Regione Emilia-Romagna con delibera 1514/2024.

I ricavi da progetti europei sono in aumento rispetto al 2023 per la gestione dei progetti SPINE e DREAM_PACE che hanno registrato maggiori attività nel 2024 e si basano sulle rendicontazioni del personale impiegato e delle spese sostenute per le attività previste dai progetti. Il canone di affitto registra un valore in aumento per l'adeguamento ISTAT previsto dal Contratto, il contributo Sosta rimane costante come da Convenzione con il Comune di Bologna, mentre manca per il 2024 il ricavo derivante dalle attività di supporto per il People Mover, per € 77.049, in seguito alla scadenza della Convenzione in fase di rinnovo alla data di redazione del presente documento. I contributi per il monitoraggio del PUMS a copertura delle spese sostenute hanno un impatto rilevante sul 2024 e registrano un ricavo pari a € 93.784 € riclassificato alla voce Contributi soci per iniziative. La voce degli altri ricavi resta pressoché stabile con una lieve flessione frutto di oscillazioni delle voci che la compongono.

Si rileva che l'aumento dei ricavi in termini percentuali rispetto al 2023 è pari al 33% e corrisponde al medesimo aumento dei costi. Tale corrispondenza è dovuta ai maggiori ricavi, costituiti da contributi poi riversati interamente al gestore per lo stesso ammontare (es. ristori mancati introiti, contributi finanziamenti bus, contributi *sharing mobility*, etc.).

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

	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023	Consuntivo 2024
Contributi SSMM e CCNL da RER	89.937.236	93.740.497	95.683.085
<i>Contributi servizi minimi (al netto della commissione)</i>	79.597.549	83.373.364	85.300.641
<i>Contributo CCNL</i>	9.701.413	9.701.413	9.701.413
<i>Commissione su contributi regionali</i>	638.273	665.719	681.031
<i>Maggiori servizi</i>	0	0	0
Contributi ex L. 1/2002/aree montane	6.608	24.982	52.599
Integrazione contributi RER	20.297.974	13.148.556	33.502.814
Contributi acquisto mezzi	5.762.307	2.043.993	18.558.232
Contributi SSAA e integrativi	3.790.929	672.292	510.000
Contributi SSAA e integrativi Enti locali	7.167.864	7.442.631	7.958.199

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 2022	Consuntivo 2023	Consuntivo 2024
Comune di Bologna Servizi Aggiuntivi	€ 2.874.794	€ 3.066.146	3.288.113
Comune di Bologna Accertamento Esteso	€ 815.000,	853.000,	853.000
Comune di Bologna Integrazioni Tariffarie	€ 805.900,	672.550,	768.811
Comune di Bologna Acquisto Titoli	€ 33.500,	40.000,	40.200
Città Metropolitana di Bologna Servizi Aggiuntivi	0	52.296	76.194
Città Metropolitana di Bologna Integrazioni Tariffarie	222.000	222.0000	222.000
Altri Enti Servizi Aggiuntivi	€ 2.308.245	€ 2.478.213,	2.599.767
Altri Enti Integrazioni Tariffarie		€	108.786
Altri Enti Acquisto Titoli	€ 1.598,	€ 1.736	1.328
Totale	€ 7.167.863,	€ 7.442.631	7.958.199

I corrispettivi contrattuali per servizi aggiuntivi trasferiti al gestore dei servizi di TPL contenuti nella voce di costo aggregato Corrispettivi contrattuali e CCNL sono aumentati di circa 0,5M€ e registrano un valore di € 5.964.074, mentre nel 2023 erano pari a € 5.544.360.

I costi per integrazioni tariffarie e accertamento, sempre contenuti nella voce di costo aggregato Corrispettivi contrattuali e CCNL, contribuiti dal Comune di Bologna, dalla Città Metropolitana di Bologna e dagli enti locali provinciali presentano un valore costante nel triennio e sono pari a € 1.994.125.

I costi relativi ai rinnovi del CCNL autoferrotranvieri rimangono costanti per un importo di € 9.704.413.

Per ciò che concerne il costo del personale si rileva che nel triennio è cresciuto complessivamente del 8%. Il costo degli stipendi aumenta rispetto al 2023 (+ € 59.731) per effetto degli acconti sugli aumenti riconosciuti per il rinnovo del CCNL dal 01/04/2023 e che impattano sull'intera annualità nel 2024 e per effetto dell'inserimento in organigramma di due unità previste dal Piano delle assunzioni 2023. Di conseguenza subiscono lievi aumenti anche le altre voci correlate di tipo previdenziale. Il costo del personale 2024 equivale a € 793.245 (esclusi i buoni pasto) con un aumento sul valore 2023 (€ 733.514) pari allo 8%. Tra i costi del personale relativi al 2024 si annoverano altresì i costi per l'attuazione degli incentivi per la mobilità sostenibile casa-lavoro che incidono per € 2.125.

Costi del Personale

	Consuntivo 2022	Consuntivo 2023	Consuntivo 2024
Costi del personale agenzia	665.163	685.862	650.992
Costi del personale progetti EU	71.745	47.652	142.253
Totale costi del personale di competenza	736.909	733.514	793.245

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 in proporzione del tempo residuo di ammortamento e di conseguenza l'immobilizzazione ha prodotto un ammortamento minore, pari a € 15.666. Per il 2024 il costo per ammortamento gara sosta risulta pertanto contabilizzato per lo stesso importo.

Sempre in ambito di ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali segnaliamo la capitalizzazione di € 15.000, relativa a una consulenza sul PEF di proroga del TPL che ha una natura di costo pluriennale in quanto riferita a un periodo di proroga pari a 42 mesi, che ha prodotto un costo per l'anno 2024 di € 1.428 per la quota di competenza dell'esercizio (4 mesi).

Il numero di dipendenti al 31/12/2024, compreso il dirigente in organico, è stato pari a n. 13 unità, di cui 2 di nuova assunzione con data di inizio rapporto infrannuale. Si considera pertanto una media di 12 unità per i calcoli di seguito riportati. Il costo complessivo del personale è stato pari a € 793.245 e pertanto il costo medio unitario è di € 66.103 mentre nel 2023 era di € 66.683 e nel 2022 era di € 66.992 in diminuzione rispetto agli anni precedenti. 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 Terziario 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.

	Personale 2024	Altri costi 2024	Totale 2024	Totale 2023	+/- 2024/2023
Gestione tecnica contratto di servizio TPL	112.299,73	68.426,86	180.726,60	149.124,24	31.602,35
Gestione amministrativa contratto di servizio TPL	9.255,00	66.747,26	76.002,25	93.340,61	- 17.338,36
Gestione contratto Servizi Aggiuntivi	14.248,96	8.682,22	22.931,18	21.163,39	1.767,80
Verifica fermate/percorsi TPL	47.101,04	28.699,77	75.800,81	71.611,64	4.189,16
Pratiche parco mezzi TPL	29.522,04	17.988,47	47.510,51	41.061,57	6.448,95
Gestione contratto affitto ramo d'azienda (NO IMU)	31.097,49	18.948,43	50.045,92	50.721,13	- 675,21
Supporto attività Enti Locali e Regione Emilia-Romagna	50.209,68	40.899,85	91.109,53	71.473,75	19.635,78
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	21.024,93	14.666,98	35.691,92	29.239,54	6.452,38
Progetti EU	149.615,19	97.174,84	246.790,03	131.208,39	115.581,64
Sosta	70.569,55	58.665,49	129.235,04	99.050,10	30.184,94
Formazione e aggiornamento	21.740,13	13.246,77	34.986,90	33.616,45	1.370,44
Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale	172.968,64	105.393,86	278.362,50	249.862,46	28.500,04
Servizi di sharing	44.967,81	27.399,94	72.367,75	59.368,37	12.999,38
People mover	-	-	-	51.774,81	- 51.774,81
	774.620,18	566.940,75	1.341.560,93	1.152.616,46	188.944,47

I costi operativi di funzionamento sono aumentati rispetto al 2023 di € 188.945; le ragioni di tale aumento sono qui di seguito dettagliate.

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

La gestione tecnica e amministrativa del contratto di servizio TPL ha subito un incremento totale di € 14.263 rispetto al 2023, in particolare aumentano i costi relativi agli approfondimenti sul tema della manovra tariffaria, della proroga del contratto di servizio e del saldo dei mancati introiti e dei ristori carburanti relativi al periodo pandemico delle aziende TPL.

Nel 2024 il tema delle infrastrutture vede una situazione dei costi con un andamento stabile.

La gestione delle pratiche del parco mezzi ha registrato maggiori costi nel 2024 per pratiche relative alla gestione delle linee di finanziamento attive.

Il supporto attività EELL aumenta di € 19.636 soprattutto per effetto di un maggiore impegno di personale su attività di monitoraggio PUMS.

Aumentano lievemente anche i costi relativi alla gestione del registro NCC rispetto al 2023

Nel 2023 si sono avviati i progetti SPINE e DREAM_PACE le cui implementazioni delle attività pilota sono state avviate nel 2024; questo ha determinato una maggiore incidenza di ore lavorate e di conseguenza un aumento considerevole delle spese generali ripartite su base percentuale. Tale situazione ha determinato un aumento di costi totali per € 115.582.

L'attività legata alla gara sosta è notevolmente incrementata nel 2024 a causa della gestione tecnica e amministrativa del contratto in corso in scadenza al 31/08/24 e prorogato al 31/08/25 e della predisposizione della documentazione per la nuova gara; si registra pertanto un aumento complessivo dell'attività pari a € 30.185

Aumenta il capitolo della formazione in quanto il personale ha partecipato a vari corsi e momenti formativi come già anticipato in premessa e come previsto dal Piano della formazione triennale. La

voce “Segreteria, acquisti, protocollo, contabilità e personale” registra un aumento rispetto al 2023 ed è la voce di costo maggiore, essenzialmente a causa delle molteplici attività in capo all’ufficio AAGG per le attività amministrative e di bilancio 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 aumento rispetto al 2023, per effetto della progettazione e indizione della nuova gara, nonché per la gestione degli incentivi e delle integrazioni.

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 fino al 2023; nel 2024 non è stato registrato nessun costo per effetto del mancato rinnovo della convenzione che regolava i rapporti tra SRM, Comune di Bologna e MEX.

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.

	Costi Personale	Costi Diretti	Altri Costi	Costi totali	Ricavi totali	Differenza
Gestione CdS TPL e attività connesse	278.862,69	61.107,97	169.521,58	509.492,24	681.171,90	171.679,66
Gestione contratto affitto ramo d'azienda	40.757,82		24.776,82	65.534,64	513.761,56	337.071,67
Supporto attività EELL e RER	62.721,02	10.305,91	38.128,32	111.155,25		
Progetti EU	211.520,42	6.010,80	128.583,99	346.115,21	154.758,81	- 191.356,40
Sosta	93.507,00	15.665,81	56.843,23	166.016,04	122.950,82	- 43.065,22
Servizi di sharing	59.744,13		36.318,66	96.062,79	-	- 96.062,79
Gestione registro autorizzazioni NCC-bus	27.507,10	1.856,00	16.721,66	46.084,76	11.533,92	- 34.550,84
People Mover	-		-	-	-	-
Totale	774.620,18	94.946,49	470.894,26	1.340.460,93	1.484.177,01	143.716,08

Nel 2024 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 da un’attuazione del Piano delle assunzioni in fase iniziale che ha prodotto costi parziali 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 € 509.493 a fronte di maggiori

ricavi costituiti principalmente dalla commissione trattenuta sui contributi dedicati ai servizi minimi pari a € 681.172 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 € 211.520 (già gravati delle quote di costi delle attività ausiliarie), che, gravati dei costi generali e dei costi diretti raggiungono una quotazione di circa € 346.511. 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 rappresenta un costo significativo raggiungendo la cifra di circa € 166.016. 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 € 47.036 che, su indirizzo del Comune di Bologna, è utilizzato per la copertura di costi per la gestione delle corsie preferenziali nelle fasi di cantiere e quindi non viene riportato in tabella;
- la gestione del registro NCC riporta nel 2024 una differenza negativa tra costi e ricavi per complessivi € 34.551, registrando uno scostamento in aumento rispetto al 2023.
- i costi e ricavi della gestione riferita al People-mover sono pari a zero in quanto 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 2022-2024:

	Cons 2022	Cons 2023	Cons 2024
Servizi amministrativi			
<i>Servizio assistenza legale TPL</i>	8.892	11.258	11.731
<i>Servizio assistenza legale altro/società/sosta</i>	8.892	11.731	11.731
<i>Servizio assistenza contabile</i>	26.000	29.249	14.560
<i>Servizio di assistenza fiscale</i>			14.560
<i>Servizio paghe / Consulenza del lavoro</i>	5.059	5.602	6.853
TOTALE	48.843	57.840	59.435
	Cons 2022	Cons 2023	Cons 2024
Consulenze			
Consulenze e pareri fiscali / legali	0	0	0
Consulenze 231/01 e anti/trasp/privacy	4.992	4.264	2.179
Consulenze gare TPL sosta/servizi complementari	0	0	20.000
<i>Consulenze organizzative SRM / Qualità</i>	0	0	0
TOTALE	4.992	4.264	22.179
	Cons 2022	Cons 2023	Cons 2024
Onorari prestazioni professionali obbligatorie			
<i>Difesa ricorso gara sosta/bike sharing</i>	33.711	0	0
<i>Notaio</i>	605	0	0
<i>Sicurezza sul lavoro</i>	1.005	1.141	1051
<i>Compensi ODV</i>	6.240	6.240	6.240
<i>Consulenza IMU-TASI</i>	0	0	0
<i>Audit progetti EU</i>	510	397	793
TOTALE	42.071	7.777	8.084
TOTALE GENERALE	95.906	69.882	89.698

Tra le consulenze, quella relativa al PEF di gara e alla verifica delle sovracompensazioni è indicata nello schema per l'intero costo paria € 20.000, ma data la capitalizzazione di una sua quota pari a € 15.000, la medesima incide in termini di competenza sul risultato d'esercizio 2024 solo per € 5.000 ai quali si aggiungono € 1.428 di ammortamento dell'immobilizzazione.

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/2023/81, n. Repertorio DC/2023/81, P.G. n. 843435/2023, esecutiva dal 21/12/2023 di approvazione del DUP 2024-2026, nel merito:

Per l'esercizio 2024 la Società dovrà contenere l'ammontare complessivo dei costi di funzionamento entro la media dei costi degli esercizi 2019-2021-2022, pari a euro 1.094.459. Dal calcolo sono esclusi i contributi regionali, per l'ammontare riversato ai gestori del servizio di Trasporto Pubblico Locale, presenti nella voce "Costi per servizi", i costi sostenuti nell'ambito della partecipazione a progetti europei, rimborsati dai contributi ricevuti per i progetti stessi, nonché i costi relativi all'IMU e alla TARI risultanti dai bilanci approvati. Potrà essere valutata la possibilità di eventuale sfioramento rispetto al suddetto limite, in sede di approvazione del budget, in relazione alle assunzioni collegate ad un aumento delle attività svolte dalla Società. Nel caso di potenziamento e/o ampliamento dell'attività tale limite può essere superato, purché non risulti aumentato l'incidenza percentuale del complesso delle spese di funzionamento sul valore della produzione risultanti dalla media degli esercizi 2019-2021-2022, pari all'87%. Potranno essere esclusi i costi afferenti ad eventuali contenziosi, nonché i maggiori costi collegati a rinnovi del CCNL.

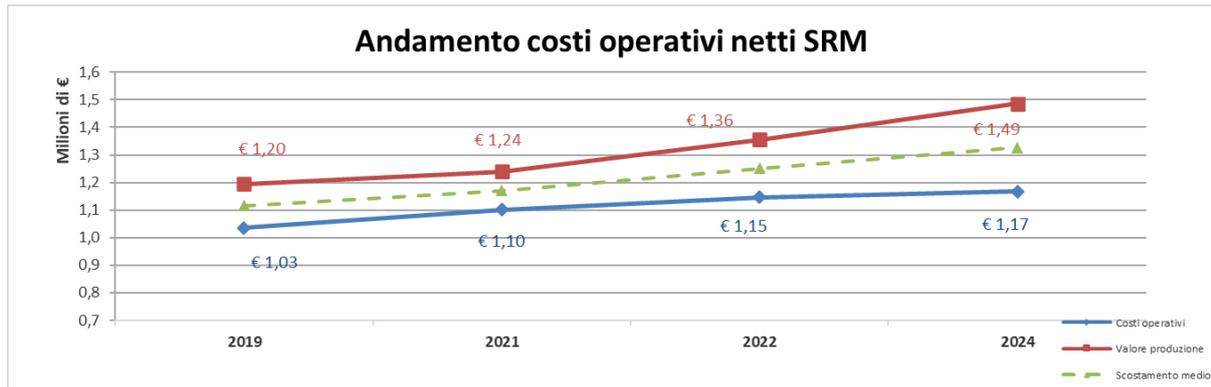
Per il 2024 la società ha contenuto l'ammontare complessivo delle spese di funzionamento. Il dato riferito al consuntivo evidenzia un totale pari a € 1.167.486 corrispondente al 79% del valore della produzione. Nel corso del 2024 la Società ha ampliato la struttura organica con l'inserimento di due unità di personale registrando maggiori costi per € 39.000 e ha riconosciuto aumenti da CCNL per € 19.000 per un totale paria circa € 58.000. Ai fini dell'analisi in oggetto è necessario anche rilevare i costi per il monitoraggio del PUMS che sono finanziati dalla Convenzione con la Città metropolitana di Bologna che ammontano circa a € 93.000. Alla luce di quanto evidenziato, considerando l'aumento delle attività svolte dalla Società, si ritiene raggiunto l'obiettivo imposto dal DUP 2024-2026 rispetto all'incidenza percentuale del complesso delle spese di funzionamento sul valore della produzione risultanti dalla media degli esercizi 2019-2021-2022.

Codifica bilancio CEE	VALORE DELLA PRODUZIONE	Consuntivo 2024	2022	2021	2019
		€	€	€	€
A1)+A5)	Contributi TPL RER	138.605.317	110.093.640	100.969.690	85.179.386
	<i>di cui commissione trattenuta da SRM eccetto quota trattenuta a copertura accantonamento contenzioso IMU</i>	681.031	638.273	638.273	638.273
	Contributi CCNL	9.701.413	9.701.413	9.701.413	9.701.413
	Contributi Servizi Aggiuntivi Comuni	7.958.199	7.167.864	7.017.277	7.119.236
	di cui Co Bo per servizi aggiuntivi TPL				
	di cui Co Bo per accertamento "clausola ausiliari"				
	Contributo in c/esercizio Comune di Bologna				
	Introiti e contributi progetti EU	154.759	152.777	166.677	38.990
	Altri ricavi	805.029	811.707	731.514	619.677
	di cui dal Comune di Bologna per costi predisposizione gara sosta				
di cui da Co Bo per copertura costi controllo contratto sosta					
<i>VALORE DELLA PRODUZIONE da bilancio</i>	<i>157.224.718</i>	<i>127.927.401</i>	<i>118.586.571</i>	<i>102.658.703</i>	
VALORE DELLA PRODUZIONE al netto dei contributi girati ai gestori del TPL	1.486.061	1.355.304	1.240.489	1.195.532	
Codifica bilancio CEE	COSTI DI FUNZIONAMENTO	Consuntivo 2024	2022	2021	2019
		€	€	€	€
B6)	Costi per materie prime	694	1.647	1.698	1.548
B7)	Costi per servizi di cui	155.996.493	126.784.585	117.527.800	101.708.847
	<i>girati ai gestori del TPL</i>	<i>155.583.898</i>	<i>126.419.320</i>	<i>117.179.405</i>	<i>101.424.181</i>
B8)	Godimento beni di terzi	80.719	81.494	86.538	93.150
B9)	Costo del personale	650.992	665.163	645.578	628.743
	Costo del personale interamente EU	142.253	71.745	62.534	32.313
B14)	Oneri diversi di gestione	53.201	62.508	47.736	54.993
	-IMU/TARI	-30.715	-28.879	-28.499	-28.366
	<i>TOTALE COSTI FUNZIONAMENTO da bilancio</i>	<i>156.893.637</i>	<i>127.638.263</i>	<i>118.343.384</i>	<i>102.491.228</i>
	TOTALE COSTI FUNZIONAMENTO al netto dei contributi girati ai gestori del TPL al netto del costo del personale EU	1.167.486	1.147.197	1.101.445	1.034.734
		Consuntivo 2024	2022	2021	2019
	VALORE DELLA PRODUZIONE al netto dei contributi girati ai gestori del TPL	1.486.061	1.355.304	1.240.489	1.195.532
	TOTALE COSTI FUNZIONAMENTO al netto dei contributi girati ai gestori del TPL al netto del	1.167.486	1.147.197	1.101.445	1.034.734
	INCIDENZA COSTI DI FUNZIONAMENTO SU VALORE DELLA PRODUZIONE	79%	85%	89%	87%

INCIDENZA MEDIA PERIODO 2019-2022	87%
MEDIA COSTI PERIODO 2019-2022	1.094.459

Nel grafico che segue viene rappresentato il totale dei costi di funzionamento al netto dei contributi girati ai gestori del TPL e al netto del costo del personale EU rapportato al totale del valore della produzione al netto dei contributi girati ai gestori del TPL per gli anni 2019, 2021, 2022 e 2024.

L'andamento evidenzia un andamento crescente del valore della produzione a fronte di un livellamento dovuto a una progressiva compressione dei costi di funzionamento, come da consuntivo 2024 che registra un valore di confronto pari al 79%.



Attività di Ricerca e Sviluppo

Per quanto riguarda i progetti innovativi in ambito europeo, nell'anno 2024 la SRM ha lavorato sui seguenti 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 2024 il progetto ha garantito ricavi per complessivi € 101.943,33, di cui € 82.823,50 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 2024 il progetto ha garantito ricavi per complessivi € 52.815,47, su una rendicontazione di costi (incluse spese generali) pari a € 75.450,67 di cui € 59.429,20 per costi di staff.

- **MIND**, progetto regionale avviato a luglio 2024 che sviluppa tre attività complementari tra loro e con quelle già in essere (indagini sul diario degli spostamenti, analisi delle validazioni, indagini a bordo dei mezzi); il progetto MIND finanziato (al 70%) con risorse POR FESR/PNRR, finalizzato all'investimento da parte delle Agenzie nel campo dei "Sistemi per la mobilità intelligente – Azione specifica 4". Nel complesso esso prevede costi pari a € 165.000 fino al 31/12/2026, non finanzia costi di personale. Nel 2024 non sono stati rendicontati costi diretti.

Informativa sulla gestione del personale

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2024 è variata rispetto al 2023 per variazioni dovute all'inserimento di due unità a tempo determinato ed è espressa nella tabella seguente:

Inquadramento	2022 - Quantità (T. Indeterminato)	2023 - Quantità (T. Indeterminato)	2024 - Quantità (T. Indeterminato)	2024 - Quantità (T. determinato)
Dirigente	1	1	1	0
Quadro	1	2	2	0
Impiegati liv. I	5	4	4	0
Impiegati liv. II	3	3	3	1
Impiegati liv. III	0	0	0	1
Impiegati liv. IV	1	1	1	0
TOTALE	11	11	11	2

Per il 2024 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 per la parte relativa agli inserimenti di due risorse a tempo determinato, sulle tre previste.

Nel corso del 2024 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;
- 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 2024 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 17,1% nel 2024 in calo rispetto al 22,40% del 2023;
- 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
-	-	-	-	€ 13.148	€ 5.134.124

Rapporti finanziari con Comune di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
€ 803.736	-	-	-	-	-

I ricavi sono rappresentati da:

805.00007 PRESTAZIONI GARA SOSTA	€	122.950,82	A
806.00011 CONTRIBUTI COBO VARI	€	61.050,00	A
806.00162 CONTRIBUTI SSAA DA ENTI	€	3.284.397,03	A
806.00164 CONTRIBUTI SSAA SERVIZI DEMOGRAFICI	€	3.715,78	A
806.00166 CONTRIBUTI ACQ.TITOLI DA ENTI	€	40.200,00	A

806.00169 CONTRIBUTI INTEGR.TARIFFARIE DA COBO	€	768.810,73	A
806.00172 CONTRIBUTI SERVIZI ACCERTAMENTO COBO	€	853.000,00	A

I costi sono rappresentati da:

713.00008 IMU	€	10.598,00	D
713.00015 TARI-TASSA RIFIUTI (stimato)	€	2.550,00	D

I crediti sono rappresentati da:

108.00030 CREDITI V/ENTI SSAA	€	803.735,88	A
-------------------------------	---	------------	---

Rapporti commerciali con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Costi	Ricavi
-	-	-	-	-	€ 400.846

Rapporti finanziari con la Città Metropolitana di Bologna:

Crediti	Debiti	Impegni	Garanzie	Oneri	Proventi
€ 16.064,21		-	-	-	-

I ricavi sono rappresentati da:

805.00001 PRESTAZIONI DI SERVIZI	€	8.868,85	A
806.00161 CONTRIBUTI PROBO/CMBO VARI	€	93.783,52	A
806.00163 CONTRIBUTI SSAA DA ENTI	€	76.194,00	A
806.00170 CONTRIBUTI INTEGR.TARIFFARIE DA ENTI	€	222.000,00	A

I crediti sono rappresentati da:

104.00004 CLIENTI C/FATTURE DA EMETTERE	€	8.868,85	D
108.00030 CREDITI V/ENTI SSAA	€	4.024,00	D
108.00040 CREDITI V/CITTA' METROPOLITANA	€	3.171,36	D

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, ivi inclusa la qualificazione come stazione appaltante.

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.

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 2024 i tassi di interesse attivi sono rimasti stabili per tutti i conti correnti sui quali la Società opera con tassi creditore pressoché nulli presso gli istituti bancari tradizionali (0,001% - 0,0%). In data 09/04/2024 la Società ha sottoscritto un nuovo investimento di tipo assicurativo a capitale garantito pari ad €1.000.000. Il capitale assicurato iniziale investito viene rivalutato ad ogni ricorrenza annuale del contratto stesso sulla base del tasso annuo di rivalutazione. Grazie alla sottoscrizione del suddetto strumento finanziario a tasso garantito proposto da FIDEURAM e gestito da FIDEURAM e SANPAOLO INVEST la SRM ha ottenuto altresì un tasso creditore da applicare alla liquidità in conto corrente fino al 31/12/2025 pari all'Euribor a 3 mesi decurtato dello 0.5%, che per il 2024 ha generato interessi attivi per € 7.206.

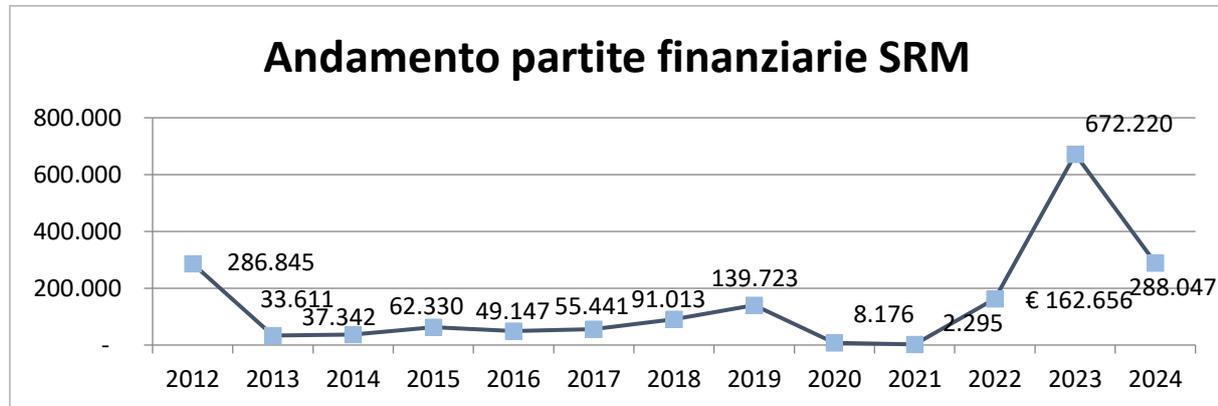
In chiusura del 2022 era stato sottoscritto un primo vincolo di tipo assicurativo a capitale e rendimento minimo garantito con FIDEURAM che ha prodotto interessi attivi del 1,35% nel 2023 per € 13.500 ed € 13.581 nel 2024 su un capitale investito pari a 1 M€.

Nel corso del 2024 la SRM ha vincolato 1,5 M€ su un conto di deposito presso Banca di Bologna per un periodo di 6 mesi che hanno prodotto interessi attivi pari a € 22.872.

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 31.12.2024 è comunque molto positivo e incide in maniera rilevante sull'utile per effetto del tasso di interesse legale al 2,5% applicato al conto corrente di corrispondenza con TPER/TPB sul conguaglio

relativo all'affitto del ramo d'azienda. Nel 2023 il tasso di interesse legale era del 5%.

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 2024, 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 2024

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 data 06/03/2025 è stata sottoscritta la Convenzione tra il Comune di Bologna e la SRM Srl, avente ad oggetto l'attribuzione delle funzioni ex art.19 della LR.30/98, per le finalità di vigilanza e controllo in fase di esercizio di cui all'art.35 del Contratto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione di una infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "people mover" tra l'Aeroporto g. Marconi e la stazione centrale FF.SS. di Bologna. Tale convenzione definisce il nuovo ruolo della SRM in supporto al Comune di Bologna per la gestione del People-mover in qualità di responsabile di fase, ha una durata decennale 2025-2034 e prevede a favore della SRM un corrispettivo annuale pari a € 77.049.

Con ricorso notificato il 20.12.2024, il Prof. Gianluca Gardini, unitamente ad altri, ha chiesto di accertare e dichiarare – ai sensi dell'art. 1 e ss d.lgs. 20.12.2009, n. 198 - l'illegittimità del comportamento tenuto dalle Amministrazioni e dalle società resistenti, tra cui SRM, rispetto all'obbligo di dare corretta esecuzione al servizio di trasporto pubblico locale e per l'effetto di condannarle ad adottare tutti i necessari e conseguenti provvedimenti con riguardo al servizio di trasporto pubblico locale a Bologna in via Monte Donato e in via di Jola; il suddetto ricorso è stato depositato in data 23.12.2024 e iscritto al numero di ruolo 1463/2024 avanti al Tribunale Amministrativo dell'Emilia-Romagna, sede di Bologna. La SRM ha deciso di costituirsi in giudizio e, con decisione dell'Amministratore Unico n.2/2025 del 31 gennaio 2025, ha dato incarico all'Avv. Silvia Andrisani di rappresentare, assistere e difendere la SRM nella controversia innanzi al TAR.

Evoluzione prevedibile della gestione

L'assoluta rilevanza del conflitto Israelo-Palestinese, il perdurare del conflitto tra Russia e Ucraina,

nonché la situazione geopolitica internazionale rendono necessario che ne venga data opportuna informativa, con riferimento al bilancio chiuso al 31.12.2024 nella presente Relazione sulla gestione.

Allo stato attuale, la situazione come prospettata, anche sulla scorta di quanto accaduto nel corso degli ultimi anni, 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 e dei costi di alcuni approvvigionamenti, 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 € 415.576.

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 2024 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, 31/03/2025

l'Amministratore Unico

Giovanni Berti Arnoaldi Veli