

**Allegato all'atto Sindacale PG. 94129 del 24/07/2015
e alla deliberazione del Consiglio Metropolitanano n. 44 del 29/07/2015**

**PIANO OPERATIVO DI
RAZIONALIZZAZIONE DELLE SOCIETA' E DELLE
PARTECIPAZIONI SOCIETARIE**

Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, commi 611 e ss.
"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"
Legge di stabilità 2015

Città Metropolitana di Bologna

1. Contesto di riferimento

La Città Metropolitana di Bologna detiene complessivamente partecipazioni in **17 società**, in cui è sempre socio di minoranza, così suddivise:

a) **sei società strumentali** secondo il modello organizzativo dell'*in house providing*:

Area Blu S.p.A. (7,14%)

Autostazione S.r.l. (33,11%)

CUP 2000 S.p.A. (5,83%)

Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.A. (32,83%)

Lepida S.p.A. (0,0016%)

SRM - Società reti e Mobilità S.r.l. (38,37%)

b) **due società che erogano servizi pubblici** (nel campo dei trasporti e della gestione della sosta, di queste una è in liquidazione:

ATC S.p.A. in liquidazione (37,15%)

TPER S.p.A. (18,79%)

c) **nove società che svolgono servizi di interesse generale** (una del tutto simbolica).

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. (10,00% ante quotazione in borsa)

Banca Popolare Etica S.c. p.A. (0,0001%)

BolognaFiere S.p.A. (12,85%)

Caab - Centro Agroalimentare di Bologna – S.c. p.A. (1,54%)

Crpa – Centro Ricerche Produzioni Animali S.p.A. (0,59)

Fer – Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. (0,08)

Gal dell'Appennino bolognese S.c. a r.l. (10,80)

Interporto Bologna S.p.A. (17,56%)

Stai – Società Turismo Area Imolese S.c. a r.l. (5,49)

Il Processo di razionalizzazione del sistema delle partecipazioni della Provincia (ora Città Metropolitana) in realtà è già stato avviato dall'Ente di propria iniziativa precedentemente all'approvazione della normativa che ha introdotto l'obbligo per gli Enti Locali di adottare un Piano Operativo di Razionalizzazione.

Infatti la Provincia (ora Città Metropolitana) ha proceduto ad un costante monitoraggio della gestione delle proprie partecipate, attraverso azioni specifiche dirette a garantire da una parte la valorizzazione e dall'altra la razionalizzazione delle stesse e il perseguimento del contenimento dei costi di struttura e di funzionamento. La recente legislazione costituisce pertanto un ulteriore impulso su un processo già in atto, che fornisce linee operative utili alla prosecuzione e all'attuazione di un percorso già autonomamente avviato dall'Ente.

Nel 2012 si sono conclusi i procedimenti di liquidazione di due partecipate dalla Provincia (ora Città Metropolitana): PromoBologna Soc. Cons. a r.l. e Bologna Turismo S.r.l.; nel 2011 vi è stata la trasformazione di una società Cisa Soc. Cons. a r.l. in Associazione riconosciuta e al momento un'altra società è in liquidazione (ATC S.p.A.).

All'inizio del 2012 è stata costituita una nuova società TPER S.p.A., la nuova società di trasporto pubblico locale, a seguito di un processo di scissioni e fusione dei rami di trasporto su ferro e gomma della società FER S.r.l., a maggioranza regionale, e di quella del trasporto pubblico locale su gomma ATC S.p.A., a maggioranza comunale. Si tratta di un processo di aggregazione che rientra nei criteri di razionalizzazione forniti dalla normativa per l'elaborazione del Piano.

Inoltre tra le società che svolgono servizi di interesse generale:1) la Società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. ha avviato un percorso di quotazione nel mercato borsistico nazionale nell'ambito del quale i soci pubblici (Città Metropolitana, Comune di Bologna Regione Emilia Romagna) potranno anche esperire un tentativo di collocazione sul mercato regolamentato di parte del proprio pacchetto; 2) l'Interporto Bologna S.p.A., in attuazione del piano industriale 2014-2020, ha messo in atto operazioni di consolidamento e sviluppo progettuale, dopo l'infruttuoso esperimento di due procedure di alienazione delle partecipazioni pubbliche;3) Caab Soc. cons. a r.l. è attualmente interessata dall'attuazione di un importantissimo progetto per la realizzazione di un parco tematico alimentare (progetto F.I.Co.).

Anche con riferimento al numero e ai compensi dei componenti dei Consigli di Amministrazione, rimane alta l'attenzione del Socio Città Metropolitana; entrambi sono stati progressivamente ridotti nella maggior parte delle società. Nella tabella seguente è fornita una sintesi dei compensi nell'attuale e nel precedente mandato.

Numero componenti e compensi erogati nei Consigli di Amministrazione delle società partecipate

Società	Mandato precedente		Mandato attuale	
	n. componenti	compenso	n. componenti	compenso
Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. *	5	103.000,00 + 517,00 gettone di presenza escluso il Presidente	9	90.000,00** + 250,00 gettone di presenza
Area Blu S.p.A.	3	26.000,00	3	20.000,00
Atc S.p.A. in liquidazione	Liquidatore: 75.000,00 (oltre a oneri fiscali e previdenziali e a rimborsi spesa) compenso forfetario per tutta la durata della liquidazione e comprensivo dell'attività di tenuta amministrativa, contabile e fiscale.			
Autostazione di Bologna S.r.l.	3	55.000,00	3	47.700,00
	Inclusi eventuali compensi per particolari cariche			
Banca Popolare Etica Soc. coop. p.A.	13	229.958,14	13	279.771,23
	I dati sono relativi rispettivamente al 2011 e al 2014 (fonte: politiche e prassi di remunerazione del gruppo). Nel 2012 l'importo era 289.931,00			
BolognaFiere S.p.A.	12	129.000,00 + 300,00 gettone di presenza per n. 8 componenti escluso il Presidente	12	129.000,00 + 300,00 gettone di presenza escluso il Presidente

*Il 20 maggio 2015 l'assemblea dei soci, previa modifica in pari data delle disposizioni dello Statuto relative alla composizione del Consiglio di Amministrazione, ha nominato, con efficacia dalla data di inizio delle Negoziazioni delle Azioni e fino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015, un nuovo Consiglio di Amministrazione, la cui composizione è conforme alle previsioni normative e regolamentari vigenti in materia di società quotate in ordine al numero di amministratori indipendenti ai sensi degli articoli 147-ter, comma 4, e 148, comma 3, del TUF. Alla luce di tale delibera assembleare la composizione del Consiglio di Amministrazione della Società, entrato carica dal giorno 14 luglio 2015, data di inizio delle Negoziazioni, e con scadenza alla data di approvazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 risulta essere di n. 9 membri.

**Ad oggi non è ancora stata definita l'ulteriore integrazione del compenso per il Presidente da parte del C.d.A.

Società	Mandato precedente		Mandato attuale	
	n. componenti	compenso	n. componenti	compenso
C.A.A.B. Centro Agroalimentare di Bologna Soc. cons. p.A.	5	86.000,00	3	43.000,00
			L'Assemblea del 28/05/2015 ha approvato la riduzione dei componenti del C.d.A. da 5 a 3	
C.R.P.A. - Centro Ricerche Produzioni Animali S.p.A.	7	15.000,00 + 180,00 gettone di presenza escluso Presidente e Vice Presidente	7	15.000,00 + 180,00 gettone di presenza escluso Presidente e Vice Presidente
Cup 2000 S.p.A.	7	67.296,00	3	43.952,00
			2 consiglieri hanno incarico gratuito	
F.E.R. - Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.	3	58.295,73	Amm. Unico	58.602,96
Finanziaria Bologna Metropolitana S.P.A.	3	96.000,00	3	55.000,00
G.A.L. dell'Appennino Bolognese Soc. cons. a r.l.	15	300,00 annui il Presidente ha rinunciato al compenso	15	Nessun compenso
Interporto di Bologna S.p.A.	7	75.000,00 + 300,00 gettone di presenza	3	80.000,00
			L'Assemblea del 15/06/2015 ha approvato la riduzione dei componenti del C.d.A. da 7 a 3	
Lepida S.p.A.	3	54.773,00	3	43.952,00
			I due consiglieri hanno incarico gratuito	
S.R.M. Società Reti e Mobilità S.r.l.	mm. Unico	82.000,00	Amm. Unico	50.000,00
S.T.A.I. - Soc. Turismo Area Imolese Soc. cons. a r.l.	13	Nessun compenso	7	Nessun compenso
Tper S.p.A.	Costituita il 1° febbraio 2012		5	148.000,00 Si prevede la riduzione dei componenti del C.d.A. da 5 a 3

Dal 2015 nelle società strumentali e nelle altre società a totale partecipazione pubblica, diretta o indiretta, il costo annuale sostenuto per i compensi degli amministratori, ivi compresa la remunerazione di quelli investiti di particolari cariche, non può superare l'80% del costo complessivamente sostenuto nell'anno 2013 e si procederà quindi ad un'ulteriore razionalizzazione dei costi; ciò sembra dover avvenire senza tenere conto dei processi di razionalizzazione e di riduzione dei compensi che gli enti avevano già attuato in precedenza, rischiando in tal modo di penalizzare proprio gli enti che sono stati maggiormente virtuosi.

Si registra nell'ambito dei Consigli di Amministrazione e dei Collegi Sindacali l'aumento della componente di genere femminile, in attuazione del DPR 251/2011, che è estesa anche alle società quotate nei mercati regolamentati.

2. Obiettivi del Piano

L'obiettivo generale del Piano è continuare nella strada di valorizzazione delle società partecipate già intrapresa, nella direzione di un contenimento del numero dei componenti il C.d.A. e dei loro costi e di avviare, laddove possibile, ulteriori processi di razionalizzazione e di dismissione, in base a quanto previsto dalla normativa vigente. Gli ulteriori processi di razionalizzazione e dismissione e quelli attualmente in corso non sempre sono compatibili nella realtà con gli orizzonti di breve durata previsti dalla normativa, ma richiedono necessariamente una programmazione e uno sviluppo su archi temporali più estesi, al fine di salvaguardare il patrimonio pubblico investito e una valutazione ottimale degli attivi in via di dismissione. Pertanto gli ulteriori processi di razionalizzazione e dismissione e quelli attualmente in corso devono essere attuati con quella gradualità necessaria per tenere conto delle specificità di ciascuna società, delle complessità procedurali, della consistenza delle partecipazioni e degli impatti economico-sociali di ciascun processo di razionalizzazione.

(Si vedano in proposito anche le Linee Guida recentemente predisposte da Invitalia per la realizzazione del Piano di razionalizzazione).

Rispetto ai criteri previsti dalla Legge di Stabilità 2015, art. 1, c.611, dalla lettera *a*) alla lettera *e*), di cui deve tener conto il Piano di razionalizzazione, è opportuno precisare che la Città Metropolitana ha partecipazioni in n. 2 società (Gal dell'Appennino Bolognese S.c. a r.l. e Stai – Società Turismo Area Imolese S.c. a r.l.) con un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti o composte da soli amministratori (*lett. b*) mentre non ha partecipazioni in società con oggetto analogo o simile a quelle svolte da altre società partecipate o strumentali (*lett. c*).

Per quanto riguarda il criterio aggregazione di società di servizi pubblici locali di rilevanza economica; (*lett. d*), in parte già si è proceduto, nel campo dei trasporti, con la costituzione di Tper. S.p.A.. Non si hanno partecipazioni in altre società che gestiscono servizi pubblici, con eccezione della società Atc S.p.A. che è in liquidazione.

Il criterio del contenimento dei costi di funzionamento anche mediante riorganizzazione degli organi amministrativi e di controllo e delle strutture aziendali, nonché attraverso la riduzione delle relative remunerazioni (*lett. e*) viene adottato, per quanto possibile, relativamente ai poteri della Città Metropolitana nelle singole società e tenendo conto degli interventi già attuati nel recente passato.

Il requisito della "indispensabilità", ai fini del mantenimento di una partecipazione (*lett. a*), come risulta nella relazione tecnica, viene verificato in "senso stretto" (ossia con riferimento alla indisponibilità sul mercato dell'attività svolta dalla società) per le società strumentali (modello *in house providing*), in

quanto la partecipazione detenuta nelle ulteriori società non è intrinsecamente connessa all'affidamento di un servizio o attività da parte della Città Metropolitana.

Per le società diverse dalle strumentali, i criteri adottati riguardano, il "livello di competenza" dell'Ente (richiamato dal comma 27 dell'art.3 L. 27/12/2007, n. 244) e, dall'altro, valutazioni inerenti la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio della Città Metropolitana, impegni contrattuali e il perseguimento di un interesse strategico, connesso alla produzione di servizi di interesse generale, che è stato valutato in passato dal Consiglio Provinciale (come riportato più dettagliatamente nella RT) con riferimento all'interesse del territorio rappresentato.

3. Interventi di razionalizzazione

In base alla suddivisione della società, così come previsto nel paragrafo 1), si procederà a una breve descrizione delle principali caratteristiche e finalità di ciascuna delle società partecipate della Città Metropolitana unitamente all'indicazione degli interventi di razionalizzazione effettuati o in corso, e quelli ritenuti in prospettiva necessari, in base agli obiettivi del presente Piano e a quanto istruito nella Relazione Tecnica.

3.1. Società strumentali

3.1.1 Società collegate

Autostazione di Bologna S.r.l.

La società è stata costituita in data 14 settembre 1961 e la Provincia di Bologna (ora Città Metropolitana) è entrata a far parte della compagine sociale sulla base della deliberazione di Consiglio provinciale del 26 dicembre 1968. Nel mese di aprile 2009, in accordo con il Comune di Bologna, si è attivato un percorso istituzionale e giuridico diretto alla omologazione della medesima al modello in house providing e alla trasformazione del modello organizzativo da S.p.A. in S.r.l. esclusivamente per le finalità ed i servizi affidati dalla Provincia di Bologna e dal Comune di Bologna, con capitale sociale esclusivo degli Enti medesimi, previo acquisto delle azioni dei soci privati. La società è controllata dal Comune di Bologna che detiene il 66,89% delle quote mentre la Città Metropolitana detiene la rimanente parte, pari al 33,11%.

La società ha per oggetto esclusivo la gestione, per conto Città Metropolitana e del Comune di Bologna, della stazione terminale di partenza e di transito di tutti gli autoservizi pubblici di linea in concessione facenti capo alla città di Bologna. La società gestisce inoltre gli impianti, le attrezzature, i servizi e quant'altro ritenuto utile e complementare al fine predetto o ad altri fini di pubblica utilità. Il servizio affidato alla società è regolato da una Convenzione tra la Città Metropolitana e il Comune di Bologna, la cui scadenza è analoga a quella della società ovvero al 31 dicembre 2041. La competenza alla determinazione delle tariffe ai concessionari di trasporto pubblico locale e nazionale è stata attribuita alla Provincia (ora Città Metropolitana) in base alla legge regionale 30/1998 e successive modificazioni e integrazioni. La società ha in concessione dal Comune di Bologna (dal 2011 fino al 31.12.2040) in diritto di superficie oneroso l'area di terreno con sovrastante l'autostazione terminale. Inoltre i soci e gli amministratori che si sono succeduti negli ultimi 15 anni hanno, strettamente monitorato la gestione della società, affrontando nel corso del tempo il problema del disequilibrio della gestione 'caratteristica' (tariffe amministrative insufficienti a coprire il costo del servizio di gestione del terminale), ridimensionando progressivamente il numero (attualmente il C.d.A. è composto da tre componenti) e il compenso degli amministratori e con una attenta gestione dei costi e in particolare del

costo del personale (attualmente ha 7 dipendenti). L'attenzione dei soci e del Consiglio di Amministrazione hanno garantito negli ultimi anni il mantenimento dell'equilibrio economico della società senza avere ripercussioni sensibili sulla qualità del servizio erogato. Il contenimento dei costi degli amministratori proseguirà nel 2015, in attuazione delle disposizioni introdotte dal D.L. 90/2014, convertito con legge 11 agosto 2014 n.114, che statuisce per le società strumentali e per quelle a totale partecipazione pubblica, che i costi complessivi per gli amministratori non superino l'80% di quelli sostenuti nel 2013.

La società attualmente sta operando un percorso di riqualificazione del terminal Autostazione, attraverso la realizzazione di una importante ristrutturazione dell'immobile e riconversione dell'area circostante, con l'obiettivo di mantenere in tale fase un sostanziale equilibrio economico della società, anche con la valorizzazione degli spazi concessi in uso commerciale, a seguito della predetta ristrutturazione dell'immobile. La società è impegnata nella ricerca di un partner privato (project financing) che sarà selezionato attraverso una procedura ad evidenza pubblica; è in corso di pubblicazione il relativo bando per avviare la selezione.

Con la riqualificazione sono attesi risultati positivi sia dal punto di vista economico che dal punto di vista della solidità degli equilibri finanziari.

L'Autostazione colloca Bologna al centro di una vasta rete di collegamenti nazionali ed internazionali, oltre che provinciali e regionali e prosegue pertanto il suo impegno nella implementazione di progressivi miglioramenti dell'accoglienza e del servizio ai passeggeri e ai vettori. L'Autostazione di Bologna punta ad assumere il profilo della moderna stazione polifunzionale, operando in sinergia con gli operatori pubblici e privati che in essa svolgono le proprie attività. Una stazione dinamica e funzionale in cui i servizi di supporto alla mobilità si intrecciano strettamente a un'offerta integrata di opportunità commerciali, informative e di intrattenimento, destinate non solo ai viaggiatori, ma a tutta la città.

Infine si dà atto che il percorso normativo di riordino delle Città Metropolitane avviato con la legge 56/2014 non è ancora completato, in quanto ci sono ulteriori importanti adempimenti che devono essere effettuati sia da parte dello Stato che da parte della Regione, riordino delle funzioni che potrebbero comportare un'eventuale ulteriore revisione sia del modello organizzativo che della compagine sociale.

S.R.M. – Società Reti e Mobilità S.r.l.

La società, sottoposta a direzione e coordinamento da parte della Città Metropolitana (38,37% del capitale) e del Comune di Bologna (61,63%), è stata costituita il 4 agosto 2003 dalla Provincia di Bologna e dal Comune di Bologna mediante scissione dell'ATC S.p.A., azienda di trasporto pubblico di Bologna, per conferimento di tutte le reti, gli impianti già di proprietà dell'ATC S.p.A. medesima.

SRM è una società organizzata secondo il modello in house providing che svolge funzioni amministrative di competenza degli enti soci e non opera sul mercato. La società, che ha la proprietà di beni strumentali all'esercizio del trasporto pubblico di competenza degli Enti soci costituisce la modalità attraverso la quale i medesimi procedono all'affidamento dei servizi di loro competenza, nonché all'esercizio delle funzioni di controllo e vigilanza dei gestori, oltre allo svolgimento dei compiti relativi a progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata così come richiesto dalla normativa settoriale della Regione Emilia Romagna. Il mantenimento di questa partecipazione risulta pertanto al momento indispensabile in

quanto svolge attività strumentali allo svolgimento di funzioni degli Enti soci e quindi anche della Città Metropolitana.

La copertura dei costi della società è assicurata in particolare da un canone di affitto di azienda, di poco superiore ai 400.000,00 Euro, riconosciuto dal gestore del Tpl per l'utilizzo dei cespiti di proprietà e da un'apposita commissione, nei limiti stabiliti dalla legge regionale, trattenuta sui contributi erogati per il trasporto pubblico.

La società quindi costituisce il veicolo (della Regione Emilia Romagna, degli Enti soci e degli altri comuni) per l'erogazione dei contributi/corrispettivi ai gestori del Tpl (contratto vigente fino al 2018) in quanto controparte contrattuale ed effettua il recupero dell'IVA a credito e percepisce, dal gestore principale, un canone di affitto d'azienda, come già rilevato, per l'utilizzo di beni strumentali al servizio del Tpl (patrimonio immobiliare).

Conseguentemente è fondamentale l'attenzione al massimo contenimento dei costi della società, che ha attualmente 9 dipendenti, al fine di massimizzare l'utilizzo dei contributi regionali per lo svolgimento di servizi, sia per ottimizzare il supporto funzionale che la società può costituire per i soci. Infatti i costi di amministrazione sono stati ridotti in modo consistente nel 2011, con la trasformazione della società da società per azioni a società a responsabilità limitata e la nomina dell'Amministratore Unico.

Ulteriori percorsi di razionalizzazione di competenza della Città Metropolitana possono costituire solo contributi marginali all'equilibrio economico finanziario della società che dipende principalmente dal meccanismo di finanziamento del trasporto pubblico locale. Infatti significativi miglioramenti saranno possibili solo a seguito di un'attenta revisione del sistema di finanziamento del trasporto locale che chiama in causa peraltro competenze sia regionali che statali e quindi non riguarda il piano in oggetto.

In relazione all'esito del processo di riordino e definizione delle funzioni di competenza delle Città Metropolitane, che necessita ancora di importanti adempimenti dello Stato e della Regione E.R. e all'evoluzione del tema Agenzie Locali sarà costituito un tavolo di confronto con la Regione e il Comune di Bologna, anche per verificare possibili profili di ulteriore razionalizzazione.

FBM -Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.A.

La società, costituita nel 1964, è totalmente pubblica, in cui la Città Metropolitana, il Comune di Bologna e la Camera di Commercio di Bologna hanno la medesima partecipazione pari al 33,33%, la parte rimanente è detenuta dalla Regione Emilia Romagna per l'1% e dall'Università per lo 0,5%. Non vi è pertanto un socio di controllo ai sensi dell'art. 2359 c.c.

La società ha per oggetto sociale esclusivo lo svolgimento nei confronti degli Enti pubblici soci di attività strumentali e servizi connessi allo studio, promozione e realizzazione di iniziative e di investimenti di interesse generale negli ambiti territoriali di operatività dei soci e finalizzati allo sviluppo economico del territorio.

La società si occupa altresì della gestione della Centrale Elettrotermofrigorifera della zona Fieristico – direzionale di Bologna.

Con delibera assembleare del 3 aprile 2008, i soci hanno adottato il modello organizzativo dell'in house providing.

I soci hanno stipulato una convenzione quadro per la disciplina delle modalità di esercizio dei rispettivi poteri di indirizzo e verifica, necessari a garantire il controllo sulla società, analogo a quello esercitato sulle rispettive strutture interne e le altre modalità di svolgimento dell'attività di questa, mentre le

singole convenzioni operative, tra società e singoli soci, disciplinano nel dettaglio le modalità e le condizioni per ogni specifico intervento, nel rispetto del mantenimento di un sostanziale equilibrio economico e finanziario della società.

L'attività di Finanziaria Bologna Metropolitana in questi anni si è sviluppata lungo quattro linee principali:

- pianificazione e progettazione di rilevanti insediamenti urbani ed edilizi;
- intervento diretto, con la realizzazione di programmi ed edifici corredati delle opere di urbanizzazione ed integrazione con le reti di servizi;
- coordinamento urbanistico, architettonico e tecnico-attuativo di progetti complessi, svolti da architetti ed urbanisti di rilievo nazionale ed internazionale;
- collaborazioni per la realizzazione di interventi di enti pubblici, con predisposizione di studi di fattibilità tecnico-economica e svolgimento di specifiche attività tecniche specialistiche per l'esecuzione degli interventi.

Per quanto riguarda il possibile contenimento dei costi di funzionamento, si è proceduto nel tempo a un progressivo e consistente ridimensionamento dei compensi degli amministratori che non rende praticabili altri interventi mentre la riduzione degli altri costi è di difficile attuazione, anche con riferimento al costo del personale che è composto da soggetti che hanno una elevata professionalità e competenza.

La società si trova in una condizione di equilibrio di bilancio e la situazione economica e finanziaria della società è quindi positiva senza elementi critici. Inoltre si rileva che qualora i servizi tecnici offerti dalla società fossero acquisibili anche sul mercato e qualora avessero le stesse caratteristiche di qualità potrebbero venire meno, in linea di principio, motivi e giustificazioni per mantenere la partecipazione.

Per quanto riguarda il rapporto con la Provincia, ora Città Metropolitana, si è esaurita l'attività di progettazione preliminare e definitiva nel nuovo complesso direzionale da destinare a uffici della Provincia in via Bigari, e alla fine del 2014 sono stati definiti i rapporti. Non vi sono altre collaborazioni attualmente in corso o in vista con la società.

Per qualsiasi decisione sul futuro della società è necessaria la condivisione con gli altri soci, anche con riferimento ai relativi obblighi contrattuali in essere e delle rispettive scadenze.

Pertanto potranno essere verificate le seguenti opzioni:

- a) qualora uno o più soci attuali ritenessero necessario, per le loro finalità, il mantenimento della società strumentale, la Città Metropolitana potrebbe cedere le proprie quote o esercitare il diritto di recesso dalla società. A riferimento del valore della partecipazione può assumersi indicativamente la quota di patrimonio netto attribuibile alla Città Metropolitana (circa 3 milioni di Euro).
- b) percorso di privatizzazione della società, la prefigurazione di una vendita evidenzia una seria difficoltà in quanto la società medesima non ha un valore reale e sostanziale se non quello collegato all'esperienza e alle competenze del personale;
- c) scioglimento della società con conseguente liquidazione dei beni qualora nessuno dei soci fosse interessato al mantenimento della società.

Delle tre opzioni, senz'altro l'ultima, ovvero lo scioglimento, è la più complessa e delicata, anche in quanto comporta il rischio di disperdere un patrimonio costituito da conoscenze acquisite e consolidate

nel tempo. Il personale con alta professionalità e competenze specifiche, potrebbe comunque usufruire dei processi di mobilità previsti dalla legge di stabilità 2015 (art. 1, c. da 563 a 568).

Su tali prospettive si è avviata una riflessione, che dovrà tener conto anche della individuazione, in corso, delle funzioni della Città Metropolitana, prospettive che tuttavia si collocano in un arco temporale successivo alla realizzazione di questo Piano.

3.1.2 Società Partecipate

Area Blu S.p.A.

La Società Area Blu S.p.A. è nata nel 1996 come pubblico-privata dalla volontà del Comune di Imola e dalla disponibilità di alcune Banche locali; si è poi trasformata nel 2004 in Società in house providing di proprietà del Comune di Imola e del Con. AMI (Consorzio di Comuni a totale capitale pubblico) ai quali si sono aggiunti nel 2006 il Comune di Dozza e quello di Castel S. Pietro Terme, nel 2007 la Provincia di Bologna, nel 2010 la Provincia di Forlì – Cesena e nel 2013 il Nuovo Circondario Imolese. La Società è controllata dal Comune di Imola che detiene 70% del capitale sociale; la Città Metropolitana detiene invece il 7,14% del capitale sociale. La società è struttura organizzativa degli enti locali soci mediante la quale essi provvedono in forma unitaria ed integrata agli interventi di loro competenza relativi all'organizzazione, gestione e realizzazione di sistemi per il controllo del traffico, della mobilità, della sicurezza e della sosta e della qualità urbana. Essa si occupa anche delle correlate funzioni e compiti di progettazione e realizzazione di impianti, opere e lavori, nel rispetto della specifica normativa applicabile ai gestori in house di servizi. Una Convenzione, ex art. 30 del Tuel, tra soci ha l'obiettivo di disciplinare l'esercizio coordinato dei poteri sociali di indirizzo e di controllo degli enti pubblici soci sulla società, per la piena attuazione di un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, nel rispetto della disciplina dettata in tema di società in house. E' costituito il Coordinamento dei Soci, che è composto dai rispettivi rappresentanti legali o loro delegati, quale sede di informazione, consultazione e discussione tra i Soci e tra la Società ed i Soci, e di controllo dei Soci medesimi sulla gestione delle attività svolte da Area Blu S.p.A., nonché sull'andamento generale dell'amministrazione della Società stessa.

Area Blu è una realtà consolidata in grado di svolgere molteplici attività di supporto alle pubbliche amministrazioni. L'affidamento di molteplici attività/servizi legati fra loro ad un'unica società permette di sfruttare le integrazioni operative presenti fra gli stessi.

Alla società sono stati affidati i seguenti servizi:

- costruzione e gestione del sistema di controllo fisso sulle strade di competenza, delle infrazioni ai limiti di velocità e agli incroci semaforici, con scadenza affidamento al 31/12/2016;
- realizzazione di servizi complementari tecnici e amministrativi nell'ambito delle procedure riferite all'applicazione e riscossione del canone per l'occupazione di spazi e aree pubbliche (Cosap)), con scadenza affidamento al 30/06/2015. Gli uffici competenti stanno effettuando le necessarie verifiche al fine di garantire la prosecuzione dell'affidamento;
- ripristino della sicurezza stradale e della viabilità sulle strade della Provincia di Bologna a seguito di incidente stradale con scadenza affidamento al 31/12/2015.

Area Blu S.p.A. rappresenta quindi la modalità attraverso la quale vengono svolte funzioni proprie dell'Ente, sul modello organizzativo dell'in house providing.

Tali attività sono pertanto classificabili come necessarie e strumentali al perseguimento dei fini istituzionali della Città Metropolitana.

La società mostra un positivo andamento gestionale con situazione di bilancio in attivo e si determinano a carico della Città Metropolitana esclusivamente gli oneri rapportati ai servizi affidati, che hanno natura di corrispettivi. La società ha 27 dipendenti.

Inoltre si evidenzia che il numero degli amministratori è già stato ridotto da cinque a tre; inoltre le figure di Presidente del C.d.A. ed Amministratore delegato sono state unificate, con contenimento dei relativi costi. Continuerà nel 2015 il contenimento dei costi degli amministratori, in virtù di quanto previsto dalla normativa che stabilisce, per le società strumentali e per quelle a totale partecipazione pubblica, che i costi complessivi per gli amministratori non superino l'80% di quelli sostenuti nel 2013. Ulteriori percorsi di razionalizzazione dei costi della società, nel rispetto del ruolo di gestione e relativa responsabilità attribuita al Consiglio di Amministrazione dalla normativa vigente, sono da condividere in particolare con il socio di maggioranza in ragione dell'entità della partecipazione della Città Metropolitana al capitale sociale.

Con riferimento alle disposizioni (*art. 18, comma 2bis, D.Lgs. n. 112/2008, conv. in L.n. 133/2008, come modificato, in ultimo, dal DL 90/2014, convertito in L. 114/2014*) che richiedono la definizione per le società controllate da enti pubblici, di specifici criteri e modalità di attuazione del principio di contenimento dei costi del personale, si sottolinea come l'adozione dei relativi atti di indirizzo sia di competenza dell'ente controllante e quindi, per quanto concerne Area Blu S.p.A., del Comune di Imola; conseguentemente potrà valutarsi la riduzione dei relativi costi.

Ogni ulteriore valutazione in merito alla società e ai servizi affidati o da affidare non può prescindere comunque dalla piena ed effettiva attuazione della legge n. 56/2014 sullo specifico tema delle funzioni da attribuirsi alla Città Metropolitana, percorso normativo che non è stato ancora completato.

CUP 2000 S.p.A.

La società è stata costituita il 30 settembre 1996 nella forma sociale di società a responsabilità limitata e trasformata in società per azioni nel febbraio 2002. La Provincia è entrata nella compagine sociale a luglio del 1998. Nell'ambito del progetto di rafforzamento della società, nel 2004 vi è stato l'ingresso della Regione Emilia Romagna e successivamente delle aziende sanitarie e nel 2012 del Comune di Ferrara. La Città Metropolitana detiene una quota corrispondente al 5,83% del capitale sociale.

L'oggetto sociale di Cup consiste nella progettazione, ricerca, sviluppo, sperimentazione e gestione di servizi e prodotti di *information e communication technology* nei settori della sanità, dell'assistenza sociale, dei servizi degli enti locali alla persona e dei servizi socio-sanitari, nonché in attività di supporto tecnico e di formazione, svolti sempre nell'interesse delle Amministrazioni e dei soggetti pubblici di riferimento, secondo criteri di economicità, efficienza ed efficacia.

La società nel 2008 ha adottato il modello dell'*in house providing*, con azionariato interamente pubblico, svolgendo tutte le attività a favore dei soci, i quali esercitano congiuntamente il controllo analogo sulla società. Una Convenzione Quadro regola l'esercizio da parte dei soci del controllo analogo attraverso una Conferenza di Coordinamento che adotta decisioni condivise in ordine alle direttive da impartire e alla vigilanza sulla gestione della società.

Nel corso del 2013, a seguito del mutato quadro normativo di riferimento e dei provvedimenti in materia di "Spending Review" si è avviata una riflessione in merito alla società Cup. In questa attività di riesame ha svolto un peculiare ruolo la Regione Emilia Romagna, quale socio di maggioranza

relativa e quale Ente dal quale dipendono le Aziende Sanitarie Locali, anch'esse socie: da questi enti è infatti affidata a Cup 2000 la parte preponderante dei servizi effettivamente rientranti nel core -business della società. Parallelamente, nell'ambito di tale riflessione si è avviato (attraverso il Documento di indirizzo strategico approvato dall'Assemblea dei soci del 1 ottobre 2013, per l'elaborazione del “Piano industriale”) un percorso di lavoro teso alla riorganizzazione della società CUP 2000 S.p.A. al fine di renderla maggiormente rispondente alle attuali esigenze dei soci ed all'attuale quadro normativo.

L'Assemblea dei soci in data 30/07/2014 ha approvato “il Piano strategico operativo per lo sviluppo della società Cup 2000 S.p.A. nel triennio 2014-2016 “ elaborato da un comitato operativo espressione dei soci e della società.

Si evidenzia che tale piano:

- 1) delinea in forma completa e definita la nuova mission della società collocandola nella visione più ampia dello sviluppo ICT delle aziende del Servizio Sanitario Regionale;
- 2) individua e quantifica le attività non appartenenti alla funzione “core” della società;
- 3) traccia il percorso di internalizzazione (da parte dei soci affidanti) delle attività non più svolte dalla società.

Le attività svolte da Cup sono state classificate nel suddetto piano secondo tre macro aree:

- a) attività “non core” quindi oggetto di internalizzazione (front office, back office, call center);
- b) attività “in transizione” che saranno mantenute temporaneamente all'interno (digitalizzazione cartelle e ricette);
- c) attività “core” da mantenere stabilmente nel nuovo Cup, tipiche della nuova missione (promozione, progettazione, messa in opera e gestione di sistemi di sanità elettronica nel servizio sanitario regionale e nella rete socio-sanitaria).

La nuova mission della società è centrata sullo sviluppo ICT delle aziende del Servizio Sanitario, enfatizzando ulteriormente il ruolo della stessa come strumento della Regione al servizio delle proprie Aziende.

Tale piano è stato approvato dalla Provincia di Bologna con Atto Presidenziale PG. 117608 del 28/07/2014, in quanto la Presidente, ai sensi della L.56/2014, aveva assunto anche le funzioni del Consiglio provinciale.

La Provincia di Bologna, ora Città Metropolitana, non ha effettuato alcun affidamento alla società e né si prevedono affidamenti da parte dei competenti settori interessati della Sanità e dello sviluppo dell'informatica, che possono essere coerenti con la nuova Mission. Pertanto qualora non si concretizzasse nessun affidamento vengono meno le ragioni di una permanenza della Città Metropolitana nella società.

La fuoriuscita dalla compagine sociale, data la caratteristica di società strumentale, potrebbe avvenire con le seguenti modalità:

- 1) offerta delle quote alla Regione Emilia-Romagna (socio di maggioranza relativa, ma di fatto anche ente controllante);
- 2) emissione di una offerta pubblica di vendita limitata ad enti pubblici del territorio regionale;
- 3) possibilità di avvalersi del diritto di recesso.

Si rileva che la quota di patrimonio netto della Città Metropolitana è di Euro 220.668,36 (31/12/2013).

Lepida S.p.A.

Società strumentale in house providing di oltre 400 soci tra Comuni, Province ed altri Enti dell'ambito regionale, di cui l'Ente controllante è la Regione Emilia Romagna, che detiene il 99,295% delle azioni. La Città Metropolitana, detiene analogamente agli altri Enti diversi dalla Regione, n. 1 (una) azione corrispondente allo 0,0016% del capitale sociale.

Lepida S.p.A., costituita nel 2007, è lo strumento operativo, promosso dalla Regione Emilia-Romagna, per la pianificazione, l'ideazione, la progettazione, lo sviluppo, l'integrazione, il dispiegamento, la configurazione, l'esercizio, la realizzazione delle infrastrutture di telecomunicazione e dei servizi telematici, ai sensi di quanto previsto dalla L.R. 11/2004. La rete Lepida è stata realizzata al fine di garantire alle Pubbliche amministrazioni la connettività a banda larga, consentendo l'erogazione di servizi informatici ed è in grado di supportare la realizzazione di servizi innovativi in quanto è oggetto di continua evoluzione in termini architetture e prestazionali. Tra i servizi che vengono erogati sulla rete, oltre ai classici servizi web che permettono di trasmettere le informazioni e gestire on-line i procedimenti amministrativi, vi sono servizi innovativi come la videoconferenza, la multimedialità e servizi VoIP che, veicolano le conversazioni telefoniche sulla rete dati, forniscono la possibilità agli Enti connessi di comunicare gratuitamente con un elevato livello di servizio e di continuità. La rete MAN consente inoltre di interconnettere le sedi delle Pubbliche Amministrazioni presenti sul territorio comunale. Lepida quindi rappresenta il punto di arrivo di un processo avviato allo scopo di raggiungere una rete efficiente, moderna affidabile, disponibile a prezzi contenuti e gestita in modo unitario; presiede tutte le iniziative di gestione e sviluppo della rete ottica e wireless, oltre che della rete radiomobile Errete (volta agli interventi di emergenza) in modo garantire il corretto dimensionamento in relazione all'utilizzo presente e futuro, nonché il collegamento con il sistema Pubblico di Connettività (SPC). I servizi forniti da Lepida sono stati pensati e realizzati allo scopo di servire le Pubbliche amministrazioni e proprio per questa specificità - che ha influito sulla topologia e modalità realizzativa - non può essere confrontata con le infrastrutture esistenti e disponibili dai fornitori di telecomunicazioni presenti sul mercato. Inoltre, si rileva che dopo una lunga negoziazione con Oracle, Lepida ha provveduto a sottoscrivere un contratto Unlimited deployment per l'uso di alcuni moduli del software Oracle, che possono essere utilizzati per un numero illimitato (Unlimited Deployment) di Processori per un periodo massimo di 37 mesi, decorrere dal 17/12/2013, da parte degli "utenti finali" contrattualizzati da Lepida S.p.A. Grazie a questo contratto la Provincia di Bologna, ora Città metropolitana, ha avuto un risparmio di circa il 34% rispetto alla spesa sostenuta nel 2013 per il rinnovo delle licenze Oracle. Si evidenzia che per la Città Metropolitana l'esercizio e la manutenzione della rete rappresenta il rapporto contrattuale fondamentale che si ha in essere con Lepida S.p.A., ma la Città Metropolitana si avvale anche di altri servizi resi disponibili dalla società ed anche per questi il presupposto all'utilizzo è rappresentato dalla condizione di socio.

Se è pur vero che qualche servizio offerto dalla società potrebbe essere acquisito sul mercato è altrettanto vero che ciò farebbe venir meno l'obiettivo della omogeneizzazione dei sistemi e delle procedure sul territorio regionale e le sinergie e risparmi che da ciò derivano unitamente alle facilitazioni/semplificazioni che si possono offrire ai cittadini/utenti, oltre a una grande semplificazione amministrativa.

E' possibile pertanto realizzare innovazioni di sistema su ambiti quali le infrastrutture di comunicazione, la razionalizzazione dei data center pubblici, la diffusione dei servizi on line e l'accesso alle banche dati, in modo sostenibile ed efficace, solo attraverso un forte coordinamento delle iniziative dei singoli enti e una condivisione delle soluzioni e dei servizi finali ai cittadini ed al territorio.

In ogni caso ciascun affidamento alla società deve essere accompagnato da una analisi che ne confermi

la maggiore convenienza rispetto ai prezzi di mercato, come prescritto dalla legge di stabilità 2014, a parità di caratteristiche del servizio.

Le attività svolte dalla società rientrano pertanto nell'ambito di pertinenza delle pubbliche amministrazioni soci, rispetto alle quali Lepida opera come società strumentale e per la Città Metropolitana è considerato indispensabile mantenere la partecipazione.

La partecipazione esigua della Città Metropolitana non consente di condizionare sia le scelte organizzative che quelle gestionali della società, che sono comunque adottate nell'interesse dei soci pubblici allo sviluppo condiviso delle tecnologie digitali nell'ambito del territorio regionale. Anche i costi degli amministratori, essendo stati ridotti nel precedente mandato sono attualmente molto contenuti.

3.2 Società di servizi pubblici locali

3.2.1 Società Collegate

ATC S.p.A. in liquidazione

L'intera azienda facente capo ad Atc S.p.A., che ha mantenuto la gestione del ramo sosta dopo il percorso di scissioni/fusione di ATC e FER, in data 5 maggio 2014, è stata trasferita al nuovo gestore (Tper S.p.A.) a seguito di procedura di gara relativa all'affidamento di tale servizio da parte del Comune di Bologna. Successivamente l'Assemblea straordinaria, in data 30 giugno 2014, in considerazione del fatto che ATC non esercitava più l'attività finalizzata al conseguimento dell'oggetto sociale, ha approvato la messa in liquidazione della società.

Dal processo di liquidazione non sono attesi introiti.

TPER S.p.A.

La società è a totale partecipazione pubblica in cui la Città Metropolitana detiene il 18,79% del capitale sociale mentre gli altri azionisti sono: la Regione Emilia Romagna (46,13%), il Comune di Bologna (30,11%), l'Azienda Consorziale Trasporti Act di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%) e le Province di Mantova, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini (lo 0,4%).

Tper è stata costituita il primo febbraio 2012 e nasce dalla fusione dei rami trasporto di Atc S.p.A., azienda di trasporti su gomma di Bologna e Ferrara e FER, società regionale ferroviaria.

La società ha per oggetto l'esercizio, diretto e/o tramite società o enti partecipati, della attività inerente alla organizzazione e alla gestione di sistemi di trasporto di persone e/o di cose con qualsiasi modalità ed, in particolare, a mezzo ferrovie, autolinee, tranvie, funivie, ed ogni altro veicolo, nonché l'esercizio delle attività di noleggio di autobus con conducente.

Per la Città Metropolitana di Bologna gestisce il servizio pubblico di trasporto passeggeri a seguito dell'aggiudicazione della gara ad evidenza pubblica da parte dell'Agenzia della Mobilità S.R.M. da marzo 2011 per anni 9. La società svolge il servizio urbano nelle città di Bologna, Ferrara e Imola e il servizio suburbano ed extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Bologna e della Provincia di Ferrara. SRM S.r.l. è il gestore del contratto di TPL per conto della Città Metropolitana ed ha il compito di controllare il contratto di servizio.

Dal 5 maggio 2014 è stata trasferita a Tper S.p.A., a seguito di procedura di gara relativa all'affidamento dei servizi della sosta del Comune di Bologna, l'intera azienda facente capo ad Atc S.p.A.

La società è uno tra i principali operatori del trasporto pubblico locale in Italia. TPER si posiziona al sesto posto per fatturato tra gli operatori di trasporto passeggeri in Italia ed è la più grande azienda dell'Emilia-Romagna per numeri e volumi di servizio nel settore del trasporto pubblico di persone.

TPER ricopre anche il ruolo di soggetto attuatore di importanti interventi di sviluppo della mobilità nel territorio metropolitano bolognese, quali il completamento della filoviarizzazione delle linee portanti di bus ed il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano.

La situazione economico-finanziaria della società è in netto miglioramento, dopo il risultato negativo dell'anno della fusione (dovuto anche ad oneri straordinari). La società ha proceduto a una razionalizzazione di costi ed è comunque impegnata in progressive riduzioni dei costi e nell'attività di controllo per ridurre l'evasione tariffaria. Nel rispetto dell'attribuzione del ruolo di gestione e relativa responsabilità attribuita al Consiglio di Amministrazione dalla normativa vigente, avuto presente il portafoglio delle partecipate detenute da Tper, che si attesta su un numero di 13 (di cui una in liquidazione e n. 8 di controllo), si potrebbe chiedere al medesimo, unitamente al socio Comune di Bologna, l'opportunità di valutare possibili percorsi di razionalizzazione per giungere a una migliore definizione dell'assetto operativo delle attività aziendali svolto dalle società medesime.

Come già rilevato con riferimento alla società strumentale SRM, occorre in questo settore avviare una riflessione più complessiva e più profonda tra i soci pubblici, e in particolare tra Regione, Città Metropolitana e Comune di Bologna, anche all'esito della definizione del percorso, in fase di perfezionamento, circa le funzioni da attribuire alla Città Metropolitana.

La società, in quanto a totale partecipazione pubblica, è soggetta alle disposizioni in materia di personale di cui all'art. 18, comma 2bis, D.Lgs. n. 112/2008 e ss. mm., ma anche in questo caso è necessario un coordinamento dei soci pubblici, per esprimersi congiuntamente sulla materia, non individuandosi un ente controllante a ciò esplicitamente deputato dalla norma. I dipendenti nel 2013 erano 2382 (in calo rispetto al 2012).

3.3 Società di interesse generale

3.3.1 Società Partecipate

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.

L'Aeroporto G. Marconi di Bologna è una società mista detenuta attualmente per l'87,06% dai soci pubblici e la rimanente parte dai soci privati. Il socio di maggioranza è la Camera di Commercio di Bologna che detiene il 50,55% del capitale sociale mentre la Città Metropolitana detiene una quota corrispondente al 10% del capitale sociale.

La società gestisce l'aeroporto di Bologna sulla base di apposita concessione per la gestione totale aeroportuale regolata dalla convenzione con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), sottoscritta in data 12 luglio 2004 e dagli atti aggiuntivi alla stessa, al fine di garantire il trasporto aereo e l'intermodalità dei trasporti nel territorio. Rientra nelle finalità della Società ogni iniziativa opportuna a sviluppare il traffico aereo dello scalo di Bologna, assicurando contemporaneamente il continuo adeguamento delle strutture e degli impianti aeroportuali.

L'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna è uno dei maggiori aeroporti in Italia per numero di destinazioni internazionali servite, con una pista in grado di accogliere voli con un raggio fino a 5 mila miglia nautiche e con una dotazione tecnologica all'avanguardia per sicurezza e per tutela ambientale.

La Provincia (ora Città Metropolitana), così come del resto gli altri enti pubblici del territorio, ha nel tempo conferito risorse al capitale della società per consentire la realizzazione e implementazione di una infrastruttura di interesse generale estremamente importante per lo sviluppo del territorio.

La società ha infatti un numero crescente di passeggeri (oltre 6,5 milioni nel 2014), ha un solido equilibrio economico finanziario, ha effettuato investimenti di ristrutturazione e ampliamento dei terminali e nell'ultimo triennio ha pertanto evidenziato una crescita consistente e rapida.

Recentemente la società ha informato i soci pubblici di un progetto di quotazione in borsa della società, che ha lo scopo di ricapitalizzare la società con finalità di sviluppo, nell'ambito del quale i soci interessati potranno anche esperire un tentativo di collocazione sul mercato regolamentato del proprio pacchetto azionario o di parte di esso. La quotazione infatti si realizzerà attraverso un'offerta di sottoscrizione delle azioni della società di nuova emissione rinvenienti da un aumento di capitale sociale a pagamento a servizio della quotazione mediante emissione di azioni ordinarie della Società prive di valore nominale, con esclusione del diritto di opzione, oltre a un offerta di vendita di azioni della società dei principali azionisti pubblici, tra cui la Città Metropolitana, con la precisazione che la Camera di Commercio potrà esercitare l'opzione di vendita solo ed eventualmente in fase di Greenshoe, laddove lo richieda il Global Coordinator per raggiungere il flottante. Il prezzo finale di offerta delle azioni sarà determinato dalla società d'intesa con i soggetti professionali incaricati a supporto della quotazione.

I soci pubblici di Aeroporto (Città Metropolitana, Comune di Bologna, Regione Emilia Romagna, Camera di Commercio di Bologna ed altre Camere di Commercio della Regione), hanno aderito a un Patto Parasociale, con effetti a decorrere dalla data di inizio delle negoziazioni delle azioni nel mercato borsistico, tramite il quale intendono costituire sia un sindacato di voto in merito alla governance (il C.d.A. passerà da 5 a 9 componenti quando sarà avviato il processo di quotazione) nonché sulle operazioni più importanti della società (modifiche statutarie, aumenti di capitale e operazioni di fusione e/o scissione) e sia un sindacato di blocco su un quantitativo di azioni corrispondente al 20% del pacchetto azionario attualmente detenuto (riproporzionato sul capitale sociale post Aumento di capitale e all'esito del collocamento), così come prevede lo statuto sociale della Società in ottemperanza alla previsione di cui all'art. 4 del D.M. 12 novembre 1997 n. 521. La Città Metropolitana, analogamente ai soci Comune di Bologna e Regione Emilia Romagna, prevedono di collocare sul mercato tutte le azioni non soggette al sindacato di blocco (per la Città Metropolitana 2.123.799 azioni di proprietà).

Il Consiglio Metropolitan con delibera n. 18 del 13 maggio 2015 ha approvato l'operazione di quotazione in borsa della società, che è andata a buon fine.

Banca Popolare Etica S.c.p.A.

La Società, costituita nel 1995 in forma di società cooperativa, opera a livello nazionale, ed ha per oggetto la raccolta del risparmio e l'esercizio del credito, anche con non Soci, ai sensi del D.Lgs. 1° settembre 1993 n. 385, nel rispetto delle finalità di cooperazione e solidarietà.

L'adesione della Provincia di Bologna (ora Città Metropolitana) è avvenuta nel 1997 tramite l'acquisto di 1 (una) azione del valore nominale di Euro 52,50, quale partecipazione simbolica giustificata con gli scopi di natura sociale ed etica della Banca, che con lo strumento del credito etico ha cercato di dare impulso alla imprenditorialità no-profit e nel contempo favorendo la creazione di nuova occupazione.

La quasi totalità degli Enti locali italiani ha contribuito alla costituzione della società. Pur tenendo conto delle finalità specifiche di Banca Etica, non esistono motivazioni funzionali o strumentali per il mantenimento della partecipazione; i competenti uffici della Città Metropolitana stanno effettuando le necessarie verifiche con la società per valutare le modalità più opportune di dismissione (per cessione o recesso).

BolognaFiere S.p.A.

L'Ente autonomo "Fiere Internazionali di Bologna" è stato trasformato in S.p.A. in data 19/09/2002, in attuazione della legge regionale Emilia-Romagna del 25 febbraio 2000, n. 12, ed in conformità alla legge quadro nazionale 11 gennaio 2001, n. 7.

BolognaFiere S.p.A. è una società mista a maggioranza privata detenuta per il 45,61% dai soci pubblici (Città Metropolitana, Comune di Bologna, Camera di Commercio di Bologna e Regione Emilia Romagna) e la rimanente parte dai soci Privati. La Città Metropolitana detiene una quota corrispondente al 12,85% del capitale sociale.

Provincia di Bologna (ora Città Metropolitana), Comune di Bologna e Camera di Commercio di Bologna, oltre a partecipare all'Ente economico Fiere Internazionali di Bologna da cui deriva la società, hanno direttamente contribuito alla realizzazione del Distretto Fieristico attraverso la società

Finanziaria Bologna Metropolitana S.p.A.

La Società, anche per il tramite di società controllate, ha per oggetto le seguenti attività: 1) gestione di quartieri fieristici in proprietà o di terzi; 2) progettazione, realizzazione, promozione e gestione di manifestazioni fieristiche a carattere locale, regionale, nazionale e internazionale; 3) servizi al mondo fieristico e congressuale.

La Provincia (ora Città Metropolitana) ha autorizzato, nel 2009, il mantenimento della partecipazione in considerazione dell'interesse generale che l'attività riveste per la promozione e lo sviluppo economico del territorio.

In via generale il mercato fieristico si misura in questi anni con la crisi congiunturale e strutturale che interessa l'intero mercato europeo a cui si aggiunge l'accentuarsi della sfida competitiva tra centri fieristici. Nonostante tali difficoltà BolognaFiere ha consolidato la propria posizione come secondo ente fieristico italiano e tra i primi in Europa.

Permane attualmente l'interesse alla partecipazione per il significativo impatto sull'economia locale e regionale, e per il volano che l'ente fieristico costituisce per i processi di internazionalizzazione.

La situazione economica della società, a seguito di processi di riorganizzazione delle attività nello stesso quartiere fieristico, è migliorata nell'esercizio 2013 rispetto al precedente esercizio, tuttavia si rilevano alcune criticità che devono essere affrontate con riferimento soprattutto alla necessità di definire al meglio un piano di ristrutturazione e riqualificazione dell'ente fieristico di Bologna e ad una razionalizzazione degli enti fieristici della Regione.

Con riferimento al primo aspetto, è stato sottoscritto, nel 2012, un Protocollo di intesa tra la Provincia (ora Città metropolitana), il Comune di Bologna e la società, per definire programmi e azioni necessarie (attualmente in corso) per consentire l'innovazione e la riqualificazione del quartiere fieristico.

Con riferimento al secondo aspetto, si è in attesa di proposte da parte della Regione.

Con riferimento alla governance, il Consiglio di Amministrazione è al momento composto da 12 membri, di cui 4 designati dai soci pubblici, oltre al Presidente di nomina diretta e congiunta da parte di Provincia (ora Città Metropolitana), Comune di Bologna e Camera di Commercio di Bologna.

Centro Agroalimentare Bologna - CAAB S.c.p.A.

Caab è una società mista, detenuta per 95,27% dai soci pubblici (Città Metropolitana, Comune di Bologna, Camera di commercio e Regione E.R.) e la rimanente parte dai soci privati, rappresentati da associazioni di categoria del settore. La Città Metropolitana, detiene una quota corrispondente all'1,54% % del capitale sociale. La società è soggetta a direzione e coordinamento del Comune di Bologna ex art. 2497 bis c.c., che detiene l'80,04% del capitale sociale.

La società, costituita nel 1990, ha per oggetto la costruzione e gestione del mercato Agroalimentare all'ingrosso, di interesse nazionale, di Bologna, nonché di altri mercati Agroalimentari all'ingrosso comprese le strutture di trasformazione e condizionamento. L'attività principale della società riguarda la gestione della struttura mercatale e dei relativi servizi, tuttavia CAAB S.c.p.A. svolge anche un'attività immobiliare finalizzata alla valorizzazione delle aree di proprietà.

La società fu costituita, in base alle disposizioni della legge n.41/1986, che prevedeva agevolazioni finanziarie per la realizzazione di Centri Agroalimentari, in forma consortile e mista.

La gestione del Mercato ortofrutticolo è stata affidata a CAAB, e alla sua controllata CAAB Mercati S.r.l. successivamente incorporata in CAAB S.c.p.A.

Nel periodo 1994-2000 sono state cedute dal Comune di Bologna a CAAB S.c.p.A. aree in diritto di superficie e aree in proprietà. Il pagamento di parte dell'importo relativo all'acquisto da parte di CAAB di alcune aree annesse, rappresenta il debito storico di Caab nei confronti del Comune di Bologna, che è stato postergato a partire dal 2016 (con deliberazione consiliare del 2006).

Al fine di un utilizzo più razionale delle aree a disposizione del Centro agroalimentare, che da tempo lamentava un sovradimensionamento rispetto all'utilizzo come mercato all'ingrosso, è stata avviata la realizzazione del Progetto F.I.C.O. (Fabbrica Italiana Contadina), che consiste nella creazione, all'interno dell'edificio del CAAB di un contenitore nel quale condensare le eccellenze dell'enogastronomia italiana, in un rapporto diretto di produzione, commercializzazione e somministrazione, attraverso l'apporto da parte di CAAB degli immobili interessati dal progetto ad un fondo immobiliare chiuso riservato di nuova costituzione, previa selezione, attraverso una procedura ad evidenza pubblica, della SGR (società di gestione del risparmio) cui affidare l'incarico di costituzione del fondo.

Nel 2013 il Consiglio Provinciale ha approvato la proposta per l'ampliamento dell'attività sociale di CAAB per la realizzazione del progetto sopra citato ed ha rinviato la decisione del mantenimento della partecipazione alla Città Metropolitana. Nel medesimo anno luglio 2013 si è approvato il protocollo d'intesa tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e CAAB S.c.p.A. per l'attuazione del progetto Fico nell'ambito del polo funzionale del CAAB, che definisce le modalità di adeguamento degli strumenti urbanistici vigenti.

E' attualmente in corso di approvazione la "Proposta di Accordo di programma tra la Regione Emilia Romagna, la Città metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, la società Caab S.c. p A. e la società Prelios SGR S.p.A. per l'attuazione del Progetto F.I.Co. nell'ambito del polo funzionale del Caab, comportante variazione alla vigente strumentazione urbanistica del Comune di Bologna e al

vigente PTCP. Determinazioni della città Metropolitana per la seduta conclusiva della Conferenza preliminare dei Servizi”.

I bilanci della società risultano positivi in relazione all’attuazione degli interventi organizzativi sull’attività e sulla razionalizzazione dei costi, ivi compresi i costi del C.d.A., che si sono ridotti sensibilmente del 40% e con il rinnovo del C.d.A., avvenuto con l’approvazione del bilancio al 31/12/2014, il numero dei consiglieri è stato ridotto da 5 a 3 componenti.

Con riguardo al mantenimento della partecipazione, si rileva che la Provincia di Bologna ha contribuito a suo tempo alla realizzazione dell’importante infrastruttura mercatale e, vista la sua completa realizzazione, nel 2006, ritenendo che non esistevano ulteriori motivazioni al mantenimento aveva approvato la dismissione della partecipazione; tuttavia, dopo l’esito negativo di due tentativi di cessione, effettuati con gara ufficiosa, previamente con 11 soci con le quote maggiormente rappresentative, e successivamente con tutti i soci della società medesima, si era avviata nel 2009 una procedura aperta a terzi, ma anche questa non ha avuto esito positivo.

Successivamente sono intervenuti dei fatti nuovi, in particolare la legge n. 56 del 27 aprile 2014 sul riordino delle funzioni delle Province e delle Città Metropolitane e il rilancio del Caab attraverso il progetto Fico.

Si ritiene di mantenere la partecipazione nella società che è connessa al carattere di interesse generale nella gestione dell’infrastruttura e ora, anche per la realizzazione del progetto Fico, volto alla valorizzazione e sviluppo della Città.

Centro Ricerche produzioni animali – C.R.P.A. S.p.A.

Il CRPA S.p.A., con sede a Reggio Emilia, attivo dal 1972, mette la propria esperienza al servizio di privati ed enti pubblici nei settori agroalimentare e ambientale. E’ una società mista a maggioranza pubblica che vede la presenza, oltre che di Enti pubblici che detengono complessivamente l’82,64% del capitale sociale (la Città Metropolitana detiene lo 0,59%), anche di Associazioni di categoria e di soggetti privati operanti nel settore, che detengono il restante 17,36% del capitale.

La società ha per oggetto “la conduzione di ricerche e la realizzazione e la gestione di servizi per i produttori agricoli, l’industria agro-alimentare e gli Enti pubblici competenti, con lo scopo di promuovere il progresso tecnico, economico e sociale del settore primario (allevamenti) e di conseguire una generalizzata diffusione delle forme più avanzate di agricoltura ecocompatibile.

Il CRPA rappresenta lo strumento tecnico-scientifico per le azioni di sostegno e sviluppo del sistema agricolo, agroalimentare e dell’assistenza tecnica legati al comparto della zootecnia; unitamente al Centro ricerche produzioni vegetali - CRPV soc. coop. (ortofrutta) compone il quadro del sistema su base regionale di supporto alle vocazioni produttive territoriali che vede nella parte orientale le *produzioni vegetali* e nella parte occidentale della regione le *produzioni animali*.

Per il nostro Ente è stato importante partecipare e utilizzare il CRPA fino al momento in cui è stata finanziata la L.R. n. 28/98 (sviluppo sistema agroalimentare, servizi di sviluppo e assistenza tecnica) che prevedeva programmi annuali attuativi degli interventi nell’ambito dei quali anche il CRPA godeva regolarmente di affidamenti volti in particolare a ricerche e approfondimenti tecnici su aspetti peculiari della zootecnia bolognese.

Tale legge ha perso le dotazioni finanziarie per cui i pochi fondi sono stati trattenuti e pianificati direttamente dalla Regione con utilizzo diretto dei suddetti Organismi.

Non esistono motivazioni funzionali o strumentali per il mantenimento della partecipazione largamente minoritaria, che non consente peraltro di giustificare in termini di rilevanza il perseguimento di interessi generali.

La società ha comunque dimostrato sino ad oggi di sapere operare senza intaccare il capitale dei soci e senza avere contributi di sostentamento.

La dismissione potrà avvenire mediante procedura ad evidenza pubblica. Gli effetti di tale azione di razionalizzazione sul bilancio della Città Metropolitana riguarderà maggiori proventi da dismissione. La dismissione dovrà avvenire al valore del patrimonio netto (Euro 24.054,61 al 31/12/2013).

Fer - Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.

Fer – Ferrovie Emilia Romagna – S.r.l. è una società totalmente pubblica e a prevalenza regionale; la Regione ha infatti il 93,16% del capitale sociale. La Città Metropolitana di Bologna, analogamente alle altre sette Province socie, detiene invece una quota, pari a Euro 1. 233,00, che corrisponde allo 0,08% del capitale sociale. La rimanente parte è detenuta per il 6,18% dall'Azienda Consorziali trasporti di Reggio Emilia.

La società è stata interessata dall'operazione di scissioni/fusione di Atc e Fer. A seguito del perfezionamento di tale operazione, ovvero dal 1° febbraio 2012 e con la nascita di Tper S.p.A., gestisce, direttamente o attraverso società controllate o partecipate, la rete, le infrastrutture, gli impianti di qualunque genere per l'esercizio dell'attività di trasporto ferroviario regionale, nonché tutte le altre attività complementari o affini a quelle che costituiscono l'oggetto sociale, incluse quelle relative alla progettazione e realizzazione di infrastrutture di trasporto ed alla manutenzione e ristrutturazione di reti e mezzi di trasporto, sulla base di un contratto di programma con la Regione.

Fer è gestore unico della rete ferroviaria regionale di circa 364 Km, a servizio del mercato di trasporto passeggeri e merci con 52 stazioni e 68 fermate viaggiatori e 8 punti di carico e scarico merci (tra terminali e raccordi) diventando così il secondo gestore di infrastruttura ferroviaria per estensione di rete.

Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. svolge la funzione di Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria regionale, di proprietà o competenza della Regione, ai sensi di quanto previsto dagli art. 18 e 22 della L.R. 30/98 ed opera in regime di concessione ai sensi dell'art.13, comma 4 della medesima legge, il cui relativo atto è stato rilasciato dalla Regione Emilia Romagna in data 30/01/2012. In ordine alla gestione dell'infrastruttura i reciproci rapporti ed impegni, fra la Regione e FER sono regolati con Accordo di Programma sottoscritto in data 12 febbraio 2013, avente validità sino al 31 dicembre 2022.

FER in qualità di Società di gestione, di cui all'articolo 38, comma 2, della legge regionale 23 dicembre 2010, n. 14, è una società "in house", a totale capitale pubblico, ai sensi dell'articolo 18, comma 1 e 2 della L.R. 30/98 e successive modifiche.

Con delibera di giunta della Regione Emilia Romagna n.187/2013 sono state definite le linee guida per rendere operativa l'attuazione del controllo analogo da parte del Socio di riferimento.

FER con 240 dipendenti assicura pertanto l'accesso alla rete all'impresa ferroviaria, la circolazione in sicurezza sull'intera infrastruttura regionale, realizza investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico delle linee e degli impianti ferroviari, assicurando il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria.

Fer, sulla base degli indirizzi e linee guida della Regione, sta svolgendo il ruolo di stazione appaltante

per la gara del trasporto passeggeri su ferrovia, nonché diventerà soggetto gestore del relativo contratto di servizio.

Fer è gestita da un Amministratore Unico di indicazione Regionale.

Con riferimento alla situazione economico finanziaria, la società ha definito il Piano Industriale 2014-2016. Essendo che nel 2016 l'anno in cui diventerà operativa l'assegnazione della gara TPL su ferrovia, la società entro tale data intende portare a termine le iniziative dirette a:

- risanare l'azienda dal punto di vista economico-finanziario;
- dotarla degli strumenti e delle modalità operative in modo da permetterle il pieno presidio delle attività core per gestire la gara TPL.

La partecipazione della Città Metropolitana a Fer è largamente minoritaria, la società, quale gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria regionale, di proprietà o di competenza della Regione, è diventata una società strumentale della Regione medesima e l'interesse della Città Metropolitana in particolare riguarda le attività della società correlate agli sviluppi infrastrutturali delle due linee ferroviarie Bologna-Portomaggiore (FBP) e Bologna-Vignola (FBV) del bacino metropolitano bolognese. Come già annotato con riferimento alla società SRM S.r.l. e alla società Tper S.p.A., occorre in questo comparto trasporti una più ampia riflessione tra i soci pubblici e in particolare Regione, Città Metropolitana e Comune di Bologna, anche a seguito della definizione, ancora in corso, delle funzioni da attribuire alla Città Metropolitana.

Gal dell'Appennino Bolognese Soc. Cons. a r.l.

La Provincia di Bologna (ora Città Metropolitana) ha partecipato, insieme alla C.C. I.A.A. di Bologna, alle allora Comunità Montane e altri 19 privati, alla costituzione del Gal (Gruppi azione Locale) in data 20 dicembre 2002; nella costituzione di tale GAL va vista la ragione del superamento della partecipazione dell'Ente al Gal Modenese Antico Frignano Soc. Coop. a r.l. e al Gal l'Altra Romagna S.r.l.. Il Gal è una società è mista con la prevalenza dei soci privati. La Città Metropolitana assume il ruolo di socio (partner pubblico) con una quota più significativa pari al 10,8 % del capitale sociale.

Il GAL dell' Appennino bolognese nasce grazie al Programma Europeo Leader Plus che sostiene lo sviluppo di attività innovative in ambito rurale, realizzato e gestito da soggetti che compongono il tessuto socio-economico di questo territorio. Nel periodo di programmazione 2007-2013, che è in fase di ultimazione, la società sta gestendo un Piano di Azione Locale che sta consentendo di attivare investimenti sul territorio dell'Appennino Bolognese per circa 15 milioni di Euro. Il Gal gestisce il Piano di Azione Locale attraverso tre modalità di intervento: interventi a regia diretta, interventi a regia diretta in convenzione, interventi a bando. La società quindi è parte attiva di una serie di convenzioni e progetti con gli enti del territorio e realizza la propria attività in forma diretta e in collaborazione con le amministrazioni pubbliche. Si dà atto che i Gal (gruppo azione locale) rappresentano l'unico strumento di partenariato pubblico-privato previsto dalla programmazione europea per l'utilizzo dei fondi leader e quindi i soggetti specializzati che indirizzano le proprie iniziative a sostegno e alla promozione dello sviluppo integrato del territorio e dell'occupazione, svolgendo la propria attività in coerenza con i piani di sviluppo regionali, provinciali e locali. Si è in attesa del bando regionale per l'accreditamento dei Gal e i loro partenariati in vista della nuova programmazione comunitaria 2014-2020 (di fatto sarà 2015-2020).

Il nuovo piano di sviluppo rurale della Regione Emilia Romagna, che prevede le linee di sviluppo locale, si declina non solo con riferimento allo sviluppo e innovazione delle filiere e dei sistemi

produttivi locali ma riguarda anche altre tematiche d'intervento come il turismo, la valorizzazione di beni culturali e patrimonio artistico legato al territorio, la cura e tutela del paesaggio, sviluppo della filiera dell'energia rinnovabile e l'accessibilità ai servizi sociali. I Gal infatti operano per progettualità integrate e hanno la capacità di mobilitare il partenariato sociale ed economico che deve essere attivato attorno a progetti di interesse condiviso, necessari per una piena integrazione fra le diverse realtà territoriali. In vista della nuova programmazione comunitaria e con particolare riferimento al programma di sviluppo rurale dell'Emilia Romagna è stato costituito un coordinamento tra il Gal dell'Appennino bolognese e la Città Metropolitana sui temi che riguardano lo sviluppo dei comuni in Appennino, che rivestono una rilevante importanza per la Città Metropolitana medesima, confermata peraltro dall'attribuzione di una specifica delega a un Consigliere Metropolitan. E' stato altresì previsto un tavolo tecnico di lavoro, con le Unioni di Comuni interessate, per approfondire la possibilità di pervenire a una struttura societaria più adeguata o comunque a modifiche statutarie ritenute necessarie per il miglioramento del modello organizzativo che sia compatibile con le caratteristiche collegate alla nuova programmazione.

Con riferimento alla previsione della legge di stabilità 2015 che prevede la soppressione delle società che risultino composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti, con evidente finalità di eliminare le società "vuote" e ridurre i costi ad essa legati, si evidenzia che il numero degli amministratori della Società Gal risulta superiore a quello dei dipendenti (15 contro 3 dipendenti al 31/12/2013). L'assemblea dei soci del 9 aprile 2015 ha assunto l'orientamento di contenere il numero dei consiglieri non oltre l'avvio della nuova Programmazione 2014-2020 (di fatto sarà 2015-2020), procedendo immediatamente con l'azzeramento dei compensi del C.d.A., seppur già simbolici (euro 300 lordi annui), anche per garantire maggiore efficienza ed efficacia alla struttura, in tempi in cui tutto sollecita alla semplificazione e alla fluidità dei percorsi e delle decisioni. Inoltre si rileva che la società non è in una condizione di equilibrio di bilancio. Il Consiglio di Amministrazione ha sempre dichiarato che le perdite di esercizio (dal 2011 al 2013) sono strutturali e derivano da spese non riconosciute e quindi non rendicontabili dalla normativa comunitaria (interessi passivi bancari, assicurazione amministratori e imposte societarie). Sul tema delle passività, il presidente della società, nel corso dell'Assemblea del 9 aprile 2015, ha informato i soci, che la programmazione 2014-2020, pare prevederà la copertura dei costi oggi non rendicontabili. Si dà atto che l'organo amministrativo ha proceduto volontariamente in assenza di un obbligo di legge ad attivare le verifiche contabili e finanziarie sulla proposta di bilancio al 31/12/2014, che al momento prevede un ulteriore risultato negativo. In considerazioni delle recenti disposizioni normative e giurisprudenziali da cui si evince l'orientamento che le società a partecipazione pubblica devono perseguire una sana gestione, si rende necessario - a seguito di un riscontro positivo della permanenza dell'interesse dei soci in merito alla società alla luce sia del riscontro delle predette verifiche contabili nonché dei criteri del bando regionale per l'accreditamento dei Gal e i loro partenariati, in corso di emanazione - chiedere al C.d.A. di procedere tempestivamente a porre in essere ogni azione necessaria, compreso un piano di risanamento della gestione, che possa consentire il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio e tutelare così l'integrità del patrimonio della società e quindi dei soci, stante la difficoltà per i bilanci degli Enti locali di finanziare le relative perdite di esercizio.

Interporto Bologna S.p.A.

L'Interporto di Bologna S.p.A. è una società mista a maggioranza pubblica, di cui il 58,56% è detenuto dai soci pubblici e la rimanente parte da soci privati. La Città Metropolitana detiene una quota di partecipazione corrispondente al 17,56% del capitale sociale. La società ha per oggetto la progettazione e la realizzazione, attraverso tutte le operazioni conseguentemente necessarie (acquisti, vendite,

permutate, locazioni ecc) dell'Interporto di Bologna, ovvero di un complesso organico di strutture e servizi integrato e finalizzato allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. Il gruppo Interporto Bologna gestisce dal 1971 una delle piattaforme logistiche e intermodali più grandi in Europa, estesa su una superficie di oltre 4 milioni di mq. Il gruppo Interporto Bologna controlla 3 società: Gestione Servizi Interporto (90%) incaricata della gestione dei servizi interportuali e intermodali; Servizi Real Estate (100%) focalizzata sulla realizzazione e gestione degli immobili interportuali; Consorzio IB Innovation (70%) consorzio nato recentemente con lo scopo di investire maggiormente sulla ricerca e sviluppo di nuove soluzioni e tecnologie a valore aggiunto.

A seguito delle deliberazioni n. 39 del 1° luglio 2013 e n. 19 del 24 marzo 2014, il Consiglio Provinciale, pur ritenendo l'importanza strategica della struttura per il territorio, esaurita la necessità di mantenerla anche per garantire l'equilibrio di bilancio e il rispetto del patto di stabilità, ha approvato la dismissione delle azioni detenute da Provincia di Bologna nella società Interporto di Bologna S.p.A. A tal fine sono stati effettuati due successivi tentativi di vendita nel 2013 e nel 2014 mediante procedure ad evidenza pubblica, unitamente agli altri soci pubblici Comune di Bologna e Camera di Commercio; entrambe le procedure sono andate deserte.

La società, in attuazione del nuovo piano industriale 2014 – 2020, ha concluso importanti accordi per la vendita di parte degli immobili di Interporto ad un primario investitore immobiliare nel settore logistico (Prologis), che hanno consentito alla società di abbattere consistentemente il debito, consolidando l'equilibrio economico-finanziario. Il nuovo piano industriale, che punta sempre più sullo sviluppo di servizi alle imprese, si fonda in particolare: sulla razionalizzazione del Gruppo (proponendo l'incorporazione di una società controllata); sullo sviluppo dei servizi di logistica e sulla partecipazione a nuovi business extraterritoriali (sviluppo del nuovo Hub di Trieste).

Il Consiglio Metropolitan con deliberazione n. 26 del 10/06/2015 ha approvato la modifica dello statuto sociale concernente la riduzione dei componenti del Consiglio di Amministrazione da 7 a 3, al fine di una semplificazione della governance. Nel contempo è stata sottoposta la decisione di confermare la dismissione del pacchetto azionario in continuità con le deliberazioni precedenti del Consiglio provinciale, ma posticipandola al momento in cui la società, in attuazione del nuovo piano industriale approvato dal C.d.A., abbia definitivamente riequilibrato la situazione economico-patrimoniale e finanziaria e definito un chiaro posizionamento strategico, che conseguentemente consenta di acquisire l'interesse del mercato, che non si verificato nelle procedure di vendita poste in essere negli esercizi precedenti, valorizzando in tal modo l'investimento pubblico effettuato nel tempo nella società, che, vista la posizione logistica di Bologna, ha un elevato valore strategico e potenzialità di sviluppo.

Successivamente, il Consiglio Metropolitan, con deliberazione n. 30 del 17/06/2015, ha approvato l'operazione di fusione tra l'Interporto e la sua controllata Gestione Servizi Interporto.

Stai - Società Turismo Area Imolese Soc. cons. a r.l.

La Stai è una società mista ovvero pubblico-privata a maggioranza privata, che vede la presenza oltre che di Enti pubblici anche di Associazioni di categoria, culturali e di soggetti privati operanti nel settore turistico. L'attuale numero totale tra Soci e Partner di Stai è di 120 componenti della compagine sociale. La percentuale del capitale sociale di Stai è per il 62% privato e per il 38% pubblico (la Città Metropolitana detiene il 5,49% del capitale). Nella rappresentanza pubblica compaiono molti comuni dell'area imolese, che si distinguono per la particolare vocazione turistica, strettamente collegata alla economia agricola e commerciale, alle peculiarità del territorio, alle specialità enogastronomiche.

La società si propone di promuovere e sviluppare le potenzialità turistiche del territorio del Circondario di Imola, tramite l'individuazione e la conquista di nuovi mercati, la pubblicizzazione dei singoli prodotti attraverso il marchio "Circondario di Imola", la valorizzazione di un nuovo modello di turismo, il coordinamento dei calendari dei principali eventi periodici, la messa in rete di un sistema strutturato di accoglienza del turista. La Stai è, dunque, un soggetto specializzato, una società a partecipazione pubblica avente lo scopo di promuovere l'area imolese, di evidenziarne e rafforzarne eccellenze e potenzialità.

La Città Metropolitana contribuisce con una quota annuale che viene determinata dall'Assemblea in occasione dell'approvazione del bilancio consuntivo; la quota già da alcuni anni è rimasta fissa anche in considerazione delle riduzioni delle risorse finanziarie a disposizione degli Enti pubblici soci; la società sta accelerando comunque il processo di diversificazione delle fonti di finanziamento.

La società ha attraversato periodi iniziali, al momento della sua costituzione, di grande difficoltà, ma si è impegnata nella razionalizzazione della sua gestione. Pur rilevando negli ultimi anni un risultato positivo della gestione tuttavia gli utili sono tuttora destinati a copertura di perdite di esercizi precedenti.

E' importante rilevare che la lettera b) del comma 611 della legge 190/2014 indica tra i criteri generali cui si deve ispirare il "processo di razionalizzazione" quello di sopprimere le società che risultino composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti. Alla data del 31.12.2013 il numero degli amministratori della Società Stai S.c. a r.l. risulta superiore a quello dei dipendenti (13 contro 5 dipendenti ed una collaborazione a progetto), anche se gli amministratori medesimi non percepiscono compenso. Con l'approvazione del bilancio al 31/12/2014, il n. degli amministratori è stato ridotto da 13 a 7, rimanendo comunque superiore al numero dei dipendenti (5). Il mutato cambiamento di scenario normativo, turistico ed economico ha imposto una riflessione riguardante un riassetto che sia più coerente con le funzioni che oggi la società deve assolvere per il territorio. E' in corso un piano di ristrutturazione della società, con riferimento al riordino della promozione territoriale, anche in considerazione che una compagine societaria molto numerosa e assai disomogenea, come quella attuale, rappresenta oggi un elemento di debolezza nelle scelte di indirizzo della società, che porterà presumibilmente alla cessione delle quote dei Comuni soci come quelle della Città Metropolitana, con conseguente riposizionamento del ruolo della società in ambito metropolitano.

Gli effetti di tale azione di razionalizzazione sul bilancio della Città Metropolitana riguarderà minori contributi annuali in conto esercizio (fino ad oggi pari a Euro 7.750,00), nel contempo maggiori proventi da dismissione e si agevererà l'attività di monitoraggio e controllo in capo alla struttura a ciò deputata.