

AUTOSTAZIONE DI BOLOGNA S.r.l.

**Sede in BOLOGNA, PIAZZA XX SETTEMBRE,6
Capitale sociale € 157.043,00 interamente versato**

**Cod. Fiscale Nr. Reg. Imp. 00313590374
Iscritta al Registro delle Imprese di BOLOGNA
Nr. R.E.A. 152312**

**Società soggetta a direzione e coordinamento del COMUNE DI BOLOGNA e della
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA.**

Relazione sulla gestione

Signori Soci,

L'esercizio in commento riporta un risultato lordo positivo pari a € 805.668. Dopo l'accantonamento delle imposte correnti e differite di competenza dell'esercizio per € 204.551, l'esercizio al 31/12/2025 chiude con un utile di € 601.117.

Il risultato esposto in decimali, che perviene dalla contabilità sociale, è invece pari ad € 601.117.41, differendo di € 0,41 per effetto degli arrotondamenti.

La presente relazione riguarda l'analisi della gestione avuto riguardo ai dettami di cui all'art. 2428 del codice civile e ha la funzione di offrire una panoramica sulla situazione della società e sull'andamento della gestione dell'esercizio, il tutto con particolare riguardo ai costi, ai ricavi ed agli investimenti.

Si evidenzia che il bilancio chiuso al 31/12/2025 è stato redatto con riferimento alle norme del codice civile, nonché nel rispetto delle norme fiscali vigenti.

CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

La società Autostazione di Bologna S.r.l. ha per oggetto esclusivo, per conto del Comune e della Città Metropolitana di Bologna, la gestione della stazione terminale di partenza, arrivo e transito di tutti i servizi di linea in concessione per il trasporto su gomma di persone facenti capo alla città di Bologna, nonché gli impianti, le attrezzature, i servizi e quant'altro ritenuto utile e complementare a tal fine o ad altri fini di pubblica utilità. Lo scopo sociale di Autostazione ricomprende anche l'offerta del servizio di autostazione per servizi non di linea per il trasporto su gomma di persone, subordinatamente ai servizi di Autostazione per i servizi di linea.

Il servizio affidato alla società è regolato da una Convenzione tra il Comune e la Città Metropolitana di Bologna, la cui scadenza è prevista, con quella della società, il 31 dicembre 2041.

La Società è regolamentata, per la gestione caratteristica da l'Ente Territoriale dei Trasporti, a seguito emanazione da parte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti della delibera 56/2018 "Atto di regolazione recante misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazione che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intra modale dei servizi" dove l'atto di Regolazione si applicava alle "autostazioni in cui vi è connessione tra servizi automobilistici di trasporto a media-lunga percorrenza, o servizi autorizzati che

interessano due regioni, e una o più modalità, ovvero tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura, ubicate anche in corrispondenza di stazioni metropolitane, stazioni ferroviarie, porti e aeroporti", e aggiorna annualmente la Pia – Piano informativo Autostazione pubblicato sul Sito internet della Società. Autostazione. Il sistema tariffario segue il modello approvato dagli Enti Soci che unitamente al Regolamento per l'esercizio della Stazione Autolinee di Bologna sono allegati alla Convenzione in essere tra gli Enti Soci ed Autostazione.

La Società è dotata del modello organizzativo, gestione e controllo, ai sensi del D.Lgs. 231/2001, sulla "Responsabilità Amministrativa delle Imprese", e ha nominato un organismo monocratico come OdV. Il modello è stato aggiornato con la normativa vigente.

Lo Statuto Societario risulta adeguato alla normativa vigente.

La Società ha provveduto e sta continuando a monitorare gli adempimenti sul trattamento dati a seguito del GDPR 679/2016. È stato nominato a giugno 2023 il nuovo DPO della Società.

La Società ha adottato un Codice Etico e il relativo sistema disciplinare.

La Società ha tenuto costantemente monitorato nell'anno l'assetto organizzativo.

SITUAZIONE DELLA SOCIETA' E ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Prima di illustrare l'andamento economico-finanziario della società, si ritiene opportuno fornire un quadro sintetico dello scenario della mobilità sul territorio nazionale. I dati, tratti dall'Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci (III trimestre 2025) curato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, evidenziano un consolidamento delle dinamiche di mobilità, pur con alcuni segnali di assestamento rispetto al periodo post-pandemico.

La tendenza generale mostra una domanda di mobilità che, dopo la crescita costante registrata tra il 2019 e il 2024, ha presentato nel corso del 2025 una lieve flessione in alcuni indicatori chiave. In particolare, a settembre 2025, la popolazione mobile giornaliera in Italia è stata stimata in circa 36,9 milioni di utenti (pari al 71,7% della popolazione di riferimento), con una riduzione del 3% rispetto allo stesso trimestre del 2024.

Di seguito si riportano i principali indicatori per modalità di trasporto con focus sul 2025:

- **Traffico Stradale (Leggeri e Pesanti):** Il traffico autostradale ha continuato a mostrare resilienza. Nel terzo trimestre 2025, i flussi di veicoli leggeri sulle autostrade in concessione sono aumentati dell'1% rispetto al 2024, mentre i veicoli pesanti hanno registrato una crescita più marcata del +2%. Sulla rete ANAS, l'incremento è stato rispettivamente del +2% per i leggeri e del +1% per i pesanti.
- **Trasporto Collettivo su Gomma:** Questo comparto ha registrato un segnale di contrazione nel corso del 2025. I traffici di autobus sulla rete ANAS sono risultati **inferiori del 6%** rispetto ai livelli di domanda rilevati nel terzo trimestre 2024.
- **Trasporto Ferroviario:** Il settore mostra andamenti divergenti. A fronte di un'offerta di servizi Alta Velocità (AV) ridotta del 4%, il traffico passeggeri è calato del 2% rispetto al 2024. Al contrario, i servizi Intercity (IC/ICN) hanno visto un incremento dei passeggeri del 2% su base annua.
- **Trasporto Aereo:** Si conferma il settore con la crescita più dinamica. Nel terzo trimestre 2025, sia il traffico passeggeri che quello merci hanno segnato un **+3%**

rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sostenuti da un aumento dell'offerta di voli del 2%.

- **Trasporto Pubblico Locale (TPL):** Per quanto riguarda il trasporto ferroviario regionale (Trenitalia), si osserva un calo dei passeggeri dell'1% rispetto al 2024, nonostante un potenziamento dei servizi offerti (+2%).

L'analisi evidenzia che la maggior parte della mobilità rimane di natura locale: a settembre 2025, circa il 40,5% degli spostamenti totali avviene entro un raggio di 25 km, e oltre il 65% non supera i 50 km. Gli spostamenti extraregionali (quelli che più direttamente interessano le grandi autostazioni come quella di Bologna) rappresentano mediamente l'8% della mobilità nei giorni festivi e il 6% nei feriali.

Se il 2024 è stato l'anno del pieno recupero e superamento dei livelli pre-pandemici (+23% rispetto al 2019), i dati dell'Osservatorio relativi al terzo trimestre 2025 evidenziano un momento di assestamento, con una contrazione dei traffici di autobus sulla rete ANAS del 6% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, la mobilità extraregionale continua a rappresentare una quota significativa (fino all'8% nei festivi), confermando il ruolo strategico delle infrastrutture di scambio per i collegamenti di media percorrenza.

Mentre l'Osservatorio nazionale (dati III trim 2025) segnalava una lieve contrazione del 6% nei traffici autobus sulla rete ANAS, l'Autostazione di Bologna ha espresso dati in controtendenza crescendo del 4,3% nelle corse di linea e di oltre il 16% nei turistici. Questo indica che l'Autostazione di Bologna sta rafforzando il suo ruolo di hub primario, intercettando una quota maggiore di mercato e beneficiando della sua posizione strategica di nodo di scambio, specialmente per le lunghe percorrenze notturne e internazionali che mostrano i tassi di crescita più alti.

Sulla base infatti dei dati statistici dell'Autostazione di Bologna al 31 dicembre 2025, dato pubblicato sul sito www.autostazionebo.it, l'analisi mostra un quadro complessivamente molto positivo, con una crescita consolidata rispetto al 2024 e, in diversi segmenti chiave, un superamento dei livelli pre-pandemici del 2019.

Il dato reale dell'attività è inequivocabile:

- Corse Totali 2025: 266.178
- Corse Totali 2024: 255.191
- Crescita assoluta: +10.987 corse (+4,31%)

Se confrontiamo questo dato con il 2019 (anno pre-pandemia), l'Autostazione è passata da 229.358 corse a 266.178, segnando un +16% complessivo. Questo dimostra che Bologna ha acquisito una centralità logistica molto superiore rispetto al passato.

Corse Internazionali: Sono il comparto più dinamico in assoluto. La somma delle corse internazionali (giorno + notte) segna un +9,2%, con il dato sorprendente delle corse notturne che sono quasi raddoppiate (+76,2%)

In sintesi, la gestione 2025 si chiude con indicatori superiori alle aspettative per tre ragioni chiave:

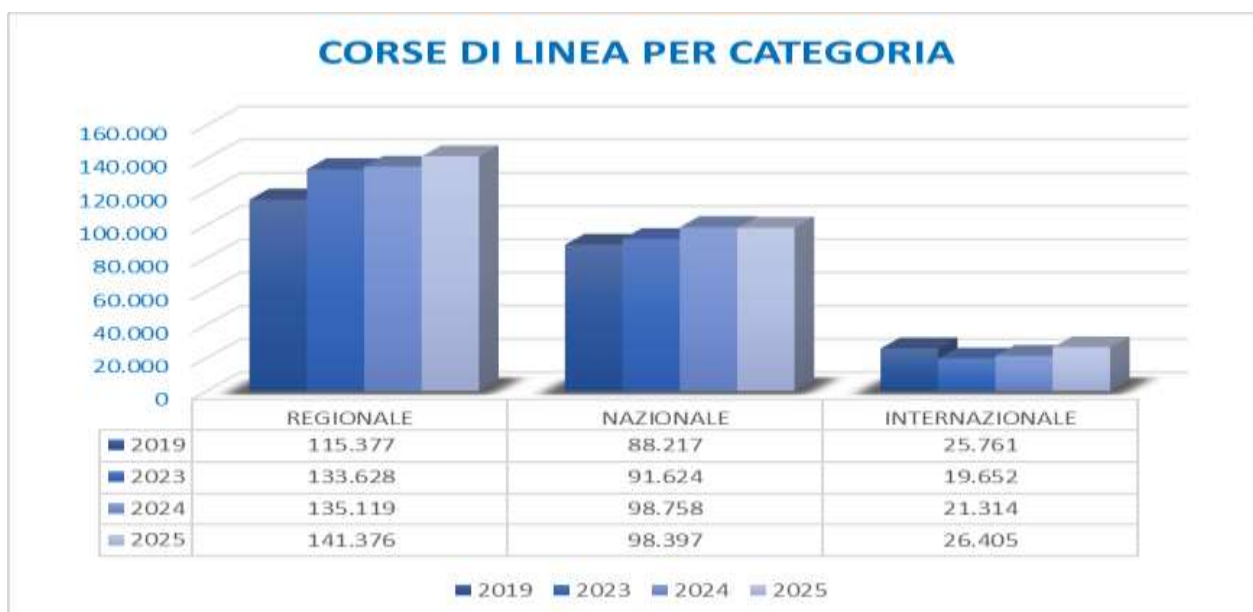
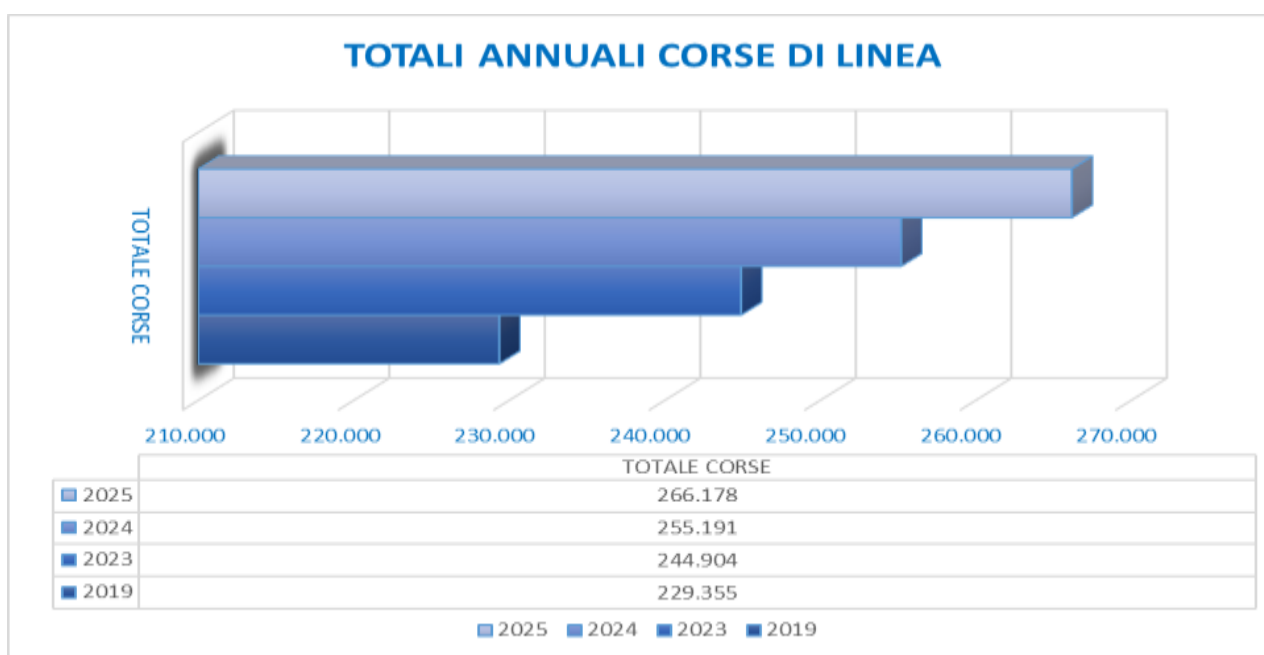
1. Anticiclicità: Bologna cresce del 4,3% mentre il dato nazionale bus scende del 6%.
2. Hub Internazionale: L'esplosione dei viaggi notturni internazionali posiziona Bologna come il principale porto di terra per le lunghe percorrenze europee.
3. Tenuta Sociale: La crescita delle corse conferma l'importanza dell'infrastruttura per la mobilità pendolare e locale, ricordiamo anche che per venire incontro alle

esigenze dell'utenza e della città, l'Autostazione rimane aperta h24.

Attualmente l'Autostazione rimane il primo *hub* in Italia per efficienza e risulta addirittura in grado di concorrere con l'aeroporto di Bologna per numero di passeggeri trasportati.

A supporto di quanto sopra descritto, si riporta una tabella con evidenziato il numero di corse registrato nel corso del 2025, confrontandolo con i quattro anni precedenti, mantenendo il 2019 come punto di riferimento ed escludendo il 2020.

TIPOLOGIA	2019	2023	2024	2025	DELTA 25/19	DELTA 25/24
REGIONALE	115.377	133.628	135.119	141.376	23%	5%
NAZIONALE	88.217	91.624	98.758	98.397	12%	-0,37%
INTERNAZIONALE	25.761	19.652	21.314	26.405	2%	24%
TOTALE CORSE	229.355	244.904	255.191	266.178	16%	4%



Le tariffe delle suddette corse di linea sono regolate dall'Allegato C della "CONVENZIONE TRA I SOCI E LA SOCIETÀ AUTOSTAZIONE DI BOLOGNA S.R.L. RELATIVA AL SERVIZIO DI GESTIONE DEL TERMINALE DI BOLOGNA"

A partire da maggio 2019 il sistema tariffario è stato modificato così come deliberato dall'Assemblea dei Soci del 28 febbraio 2019.

La PIA (Prospetto Informativo Autostazione) al punto 4 Condizione Economiche evidenzia che l'accesso dei mezzi di trasporto all'Autostazione determina il pagamento di un pedaggio, che rappresenta il corrispettivo per l'uso del piazzale arrivi e partenze, dei relativi accessi dei mezzi e dei servizi per i viaggiatori, con esclusione di qualsiasi sosta inoperosa e di ogni altro servizio, i cui corrispettivi non sono da considerarsi inclusi nel pedaggio.

La società Autostazione di Bologna S.r.l. determina i pedaggi in base a principi di equità e non discriminazione dei vettori, tenendo conto dei tempi medi di utilizzazione degli stalli dei mezzi operanti in diversi segmenti di mercato (regionale e provinciale, nazionale, internazionale), dell'efficiente utilizzo della capacità dell'infrastruttura, dei servizi erogati, nonché dei costi operativi netti e di investimento della società.

Si distinguono le seguenti fasce orarie di arrivo o partenza per la determinazione dei pedaggi diurni e notturni:

Diurni: fascia oraria dalle ore 04:00 alle 20:30

Notturni: fascia oraria dalle ore 20:30 alle 04:00.

Anche per l'anno 2025 la Società ha deciso l'aumento delle tariffe solo con indice Istat, pari al 1,3%.

Le tariffe in vigore dal 01 maggio 2025 e valide quindi fino al 30 Aprile 2026 sono le seguenti:

Tariffe unitarie diurne	Tariffa unitaria partenza (€)	Tariffa unitaria arrivo (€)
Provinciale e Regionale	3,34	3,34
Nazionale	7,71	7,71
Internazionale	9,25	9,25

Tariffe unitarie notturne	Tariffa unitaria partenza (€)	Tariffa unitaria arrivo (€)
Provinciale e Regionale	4,65	4,65
Nazionale	10,73	10,73
Internazionale	12,88	12,88

Le tariffe prevedono che i vettori che effettuano, nell'ambito di una stessa linea che ferma a Bologna, lo scarico e il carico di passeggeri paghino una sola volta la tariffa unitaria.

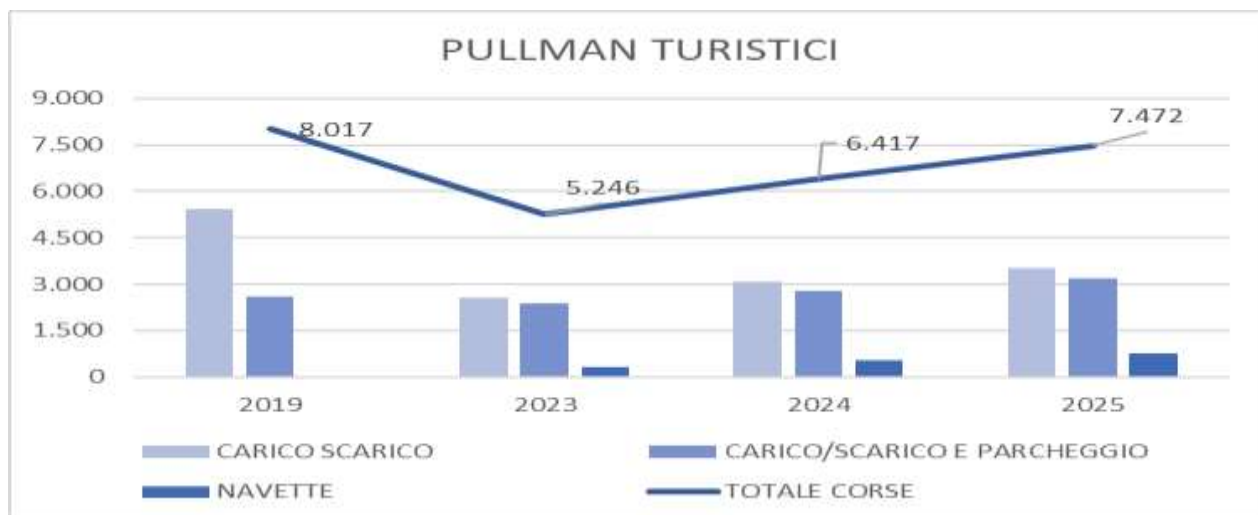
Il settore turistico merita una nota a parte perché è quello che genera maggiore marginalità in rapporto ai volumi:

- Nel 2025 i movimenti turistici sono stati 7.472 (+16,4% sul 2024).
- Nonostante i volumi fisici siano ancora leggermente inferiori al 2019, i ricavi (160.494 €) sono esplosi, segnando un +56% rispetto al pre-pandemia. Ciò indica un'efficienza gestionale e tariffaria ottimale.

I pullman turistici hanno avuto nel corso degli anni una crescita costante. Chiaramente l'emergenza sanitaria nonché i conflitti internazionali in corso, hanno colpito ancora di più questo settore rispetto al pullman di linea del TPL. Con delibera del Comune di Bologna, è stato introdotto un ticket a pagamento per lo scarico dei passeggeri in Piazza Malpighi, indicando l'Autostazione come punto di carico e scarico. Questo ha determinato sicuramente un aumento della ricettività di tale tipologia di traffico all'interno dell'autostazione con aumenti di carico di lavoro del personale, senza peraltro avere un ritorno effettivo economico, essendo attualmente gratuito il carico/scarico per bus turistici.

Rimane comunque positivo il trend dei pullman turistici che, oltre al carico e scarico gratuito, parcheggiano all'interno dell'area. Il trend quindi, fermatosi completamente nel 2020 e 2021 si è ripreso pian piano dal 2022 e, anche se non ancora in linea con il 2019, sicuramente il 2025 ha dato ottimi risultati

TIPOLOGIA	2019	2023	2024	2025	DELTA 25/19	DELTA 25/24
CARICO SCARICO	5.434	2.552	3.081	3.530	-35%	15%
CARICO/SCARICO E PARCHEGGIO	2.583	2.373	2.798	3.198	24%	14%
NAVETTE	0	321	538	744		38%
TOTALE CORSE	8.017	5.246	6.417	7.472	-7%	16%



La Società, ritenendo l'autostazione uno dei punti principali di carico e scarico dei turisti, ha come obiettivo lo sviluppo di un progetto, condiviso con i Soci, sull'accoglienza turistica che non si ferma e proseguirà nel prossimo triennio.

Le rilevazioni dei passaggi delle persone nell'atrio dell'autostazione (utenti del servizio autolinee e dei servizi commerciali), effettuata nel corso di quattro indagini settimanali in diversi periodi dell'anno, che aveva nel 2019 registrato un passaggio medio

settimanale di 105.000 persone con picchi a settembre di 115.000, ha subito - parallelamente alle decisioni di chiusura e dei vari blocchi alla circolazione - un forte arresto nel 2020, una lenta ripresa nel biennio 2021 e 2022 per poi stabilizzarsi nel 2023. Nell'anno 2025 si vede un calo, anche a causa dei cantieri per la realizzazione del nuovo "Tram" con una media settimanale di 101.779 e un rialzo però nella settimana di maggio 2025 con 121.062 utenti registrando comunque un -4% annuo.

MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI E UTENTI PRESSO L'AUTOSTAZIONE DI BOLOGNA		
ANNO	MEDIA GIORNALIERA ENTRATA PRINCIPALE	PICCO MASSIMO ENTRATA PRINCIPALE
2019	14.954	18.891
2023	14.779	19.414
2024	15.348	20.432
2025	14.540	20.239

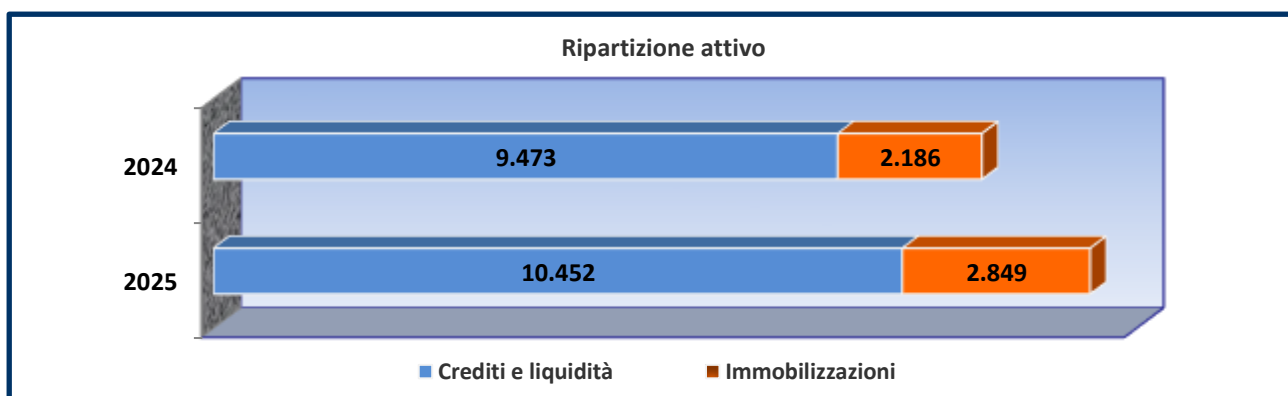
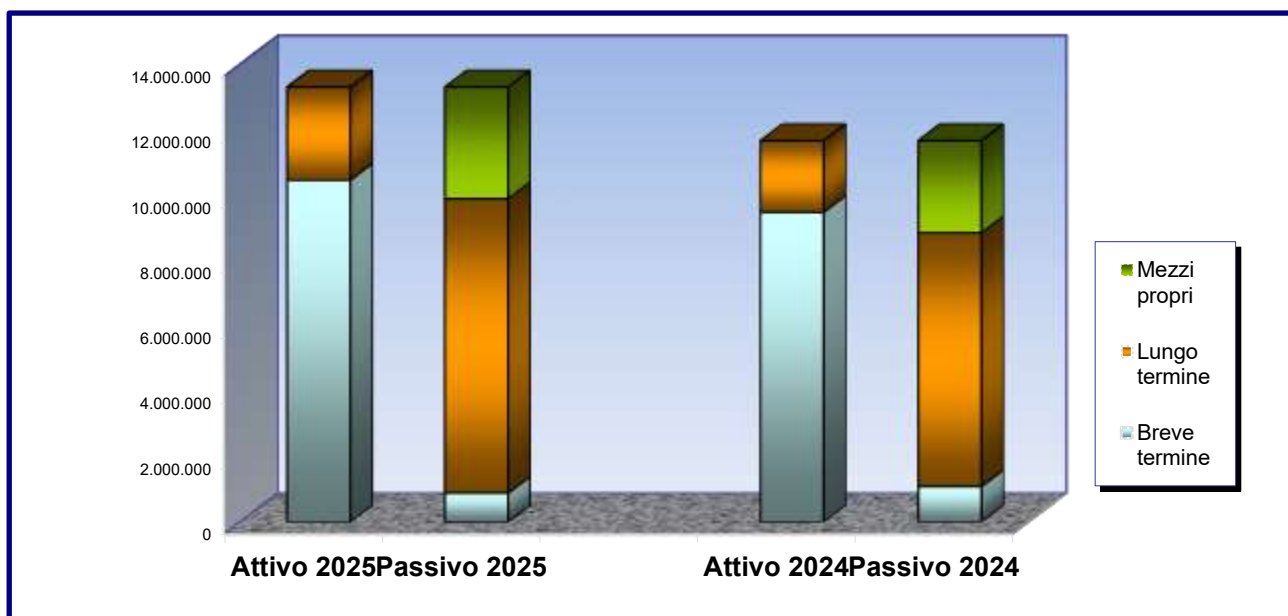
Principali dati patrimoniali

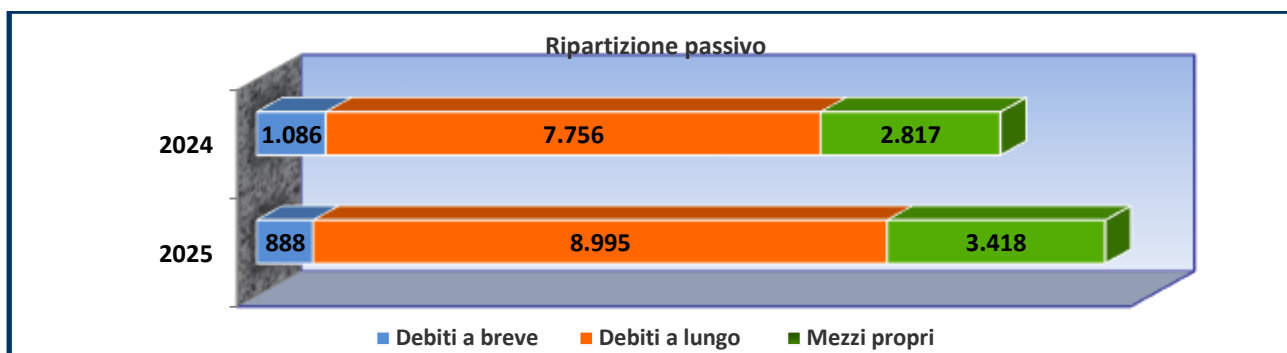
Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/25	31/12/24	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	329.767	303.357	26.410
Immobilizzazioni materiali nette	2.466.095	1.817.790	648.305
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	52.842	65.352	(12.510)
Capitale immobilizzato	2.848.704	2.186.499	662.205
Rimanenze di magazzino	0	0	0
Crediti verso Clienti	382.655	280.772	101.883
Altri crediti	253.631	463.180	(209.549)
Ratei e risconti attivi	2.412.479	2.568.890	(156.411)
Attività d'esercizio a breve termine	3.048.765	3.312.842	(264.077)
Debiti verso fornitori	370.463	575.176	(204.713)
Debiti verso controllanti	164.520	164.520	0
Debiti tributari e previdenziali	72.460	64.032	8.428
Altri debiti	66.178	64.281	1.904
Ratei e risconti passivi	9.906	17.484	(7.578)
Passività d'esercizio a breve termine	683.527	885.493	(201.966)

Capitale d'esercizio netto	2.365.238	2.427.349	(62.111)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	317.907	295.201	22.706
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)	0	0	0
Altre passività a medio e lungo termine	3.126.115	3.507.970	(381.855)
Passività a medio lungo termine	3.444.022	3.803.171	(359.149)
Capitale investito	1.769.920	810.677	959.243
Patrimonio netto	(3.418.001)	(2.816.884)	(601.117)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(5.550.838)	(3.953.063)	(1.597.775)
Posizione finanziaria netta a breve termine	7.200.919	5.959.270	1.241.649
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(1.767.920)	(810.677)	(957.243)

Di seguito si rappresentano i valori delle poste patrimoniali dell'esercizio in commento confrontate con quelle dell'esercizio precedente.





Come si può notare, il patrimonio netto, dato dalla somma del capitale sociale e delle riserve accantonate negli scorsi periodi, è pari a euro 3.418.001, ed ha rappresentato una importante forma di autofinanziamento.

Analizzando le varie poste patrimoniali notiamo che la struttura del capitale investito evidenzia una parte significativa composta dall'attivo circolante, dato che i valori immediatamente liquidi (cassa e banche) ammontano a euro 2.003.144. Inoltre le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, pari ad euro 5.400.000, sono rappresentate da depositi vincolati a breve termine per ottimizzare la remunerazione della liquidità al momento esuberante.

A ciò si deve aggiungere la presenza di crediti nei confronti della clientela per un totale di euro 382.655: la maggior parte di tale somma è considerata esigibile nell'arco di un esercizio.

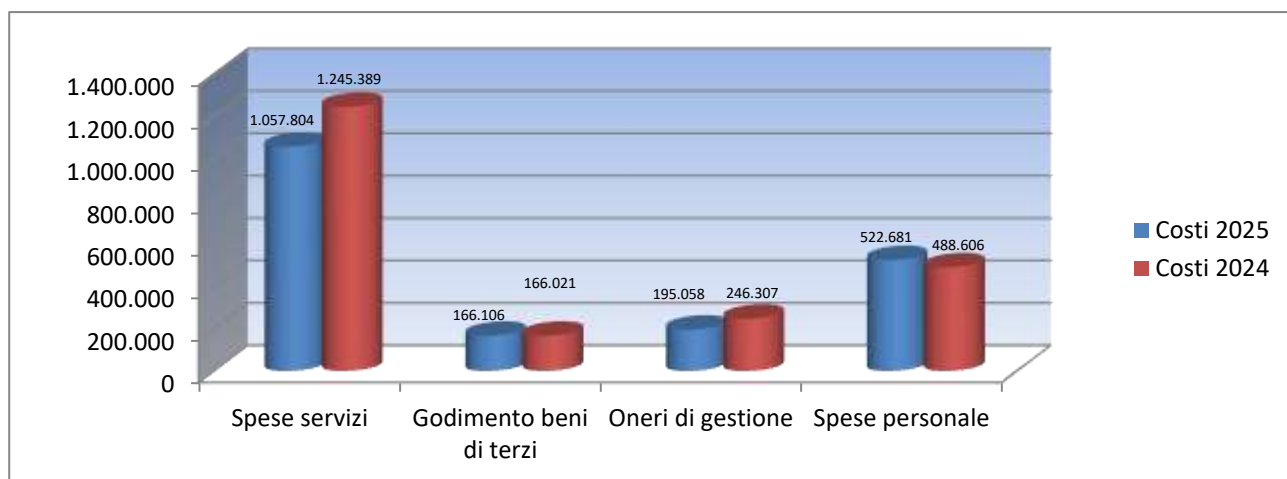
Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società, confrontato con quello dei due esercizi precedente, è il seguente (in Euro):

	31-dic-25	%	31-dic-24	%	31-dic-23	%	Diff %
Ricavi di Vendita netti	2.594.292	100%	2.659.654	100%	2.592.921	100%	-2,46%
- Acquisti netti	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%
Variazioni Rimanenze	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%
I° MARGINE	2.594.292	100,00%	2.659.654	100,00%	2.592.921	100,00%	0,00%
- Spese per servizi	(1.057.804)	-40,77%	(1.245.389)	-46,83%	(1.230.200)	-47,44%	6,05%
- Spese godimento beni di terzi	(166.106)	-6,40%	(166.021)	-6,24%	(163.983)	-6,32%	-0,16%
- Oneri diversi di gestione	(195.058)	-7,52%	(246.307)	-9,26%	(757.965)	-29,23%	1,74%
+ altri ricavi e proventi	236.896	9,13%	131.690	4,95%	674.987	26,03%	4,18%
II° MARGINE	1.412.219	54,44%	1.133.627	42,62%	1.115.760	43,03%	11,81%
- Costi totali del personale	(522.681)	-20,15%	(488.606)	-18,37%	(453.678)	-17,50%	-1,78%
- Accantonamenti	(17.746)	-0,68%	(9.879)	-0,37%	(10.552)	-0,41%	-0,31%
M.O.L.	871.793	33,60%	635.142	23,88%	651.530	25,13%	9,73%
- Ammortamenti	(191.521)	-7,38%	(168.064)	-6,32%	(186.345)	-7,19%	-1,06%
REDDITO OPERATIVO	680.272	26,22%	467.078	17,56%	465.185	17,94%	8,66%

- Oneri finanziari	(66.431)	-2,56%	(46.750)	-1,76%	(212.143)	-8,18%	-0,80%
+ Proventi finanziari	191.827	7,39%	172.202	6,47%	224.910	8,67%	0,92%
REDDITO AL LORDO IMPOSTE	805.668	31,06%	592.530	22,28%	477.951	18,43%	8,78%
- Imposte sul reddito	(204.551)	-7,88%	(158.722)	-5,97%	(113.273)	-4,37%	-1,92%
UTILE NETTO D'ESERCIZIO	601.117	23,17%	433.808	16,31%	364.678	14,06%	6,86%

Di seguito si rappresenta la composizione dei costi nell'esercizio in commento, confrontati con i medesimi costi dell'esercizio precedente.



In generale i costi della produzione hanno subito un decremento rispetto al valore dell'esercizio precedente. In particolare

I costi per servizi hanno registrato un significativo decremento rispetto all'esercizio precedente (-15%) principalmente imputabile a minori servizi di manutenzione effettuati.

L'aumento registrato nel costo del personale è principalmente imputabile all'inserimento di una unità lavorativa, assunta a novembre 2024, il cui costo ha impattato per l'intera annualità nell'esercizio 2025.

Il decremento realizzato negli oneri diversi di gestione è per la quasi totalità riconducibile al minor importo dovuto per l'IMU conseguente la ristrutturazione di parte dell'impianto AUTOSTAZIONE.

La Posizione finanziaria netta (PFN) rappresenta la situazione finanziaria della società verso il mondo finanziario. Si calcola sottraendo algebricamente i debiti finanziari di ogni tipo dai depositi in cassa o presso banche e dagli investimenti realizzabili entro un breve periodo di tempo (ad esempio titoli facilmente smobilizzabili).

La composizione della PFN può essere sintetizzata attraverso l'evidenza dei seguenti aggregati, confrontati con i medesimi aggregati riferiti all'esercizio precedente:

	31/12/25	31/12/24	Variazione
Depositi bancari	1.975.035	1.833.930	141.105
Denaro e altri valori in cassa	28.109	25.775	2.334
Disponibilità liquide	2.003.144	1.859.705	143.439

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	5.400.000	4.300.000	1.100.000
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)	0	0	0
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)	0	0	0
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	0	0	0
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	0	0	0
Anticipazioni per pagamenti esteri	0	0	0
Quota a breve di finanziamenti	202.225	200.435	(1.790)
Debiti finanziari a breve termine	202.225	200.435	(1.790)
Posizione finanziaria netta a breve termine	7.200.919	5.959.270	1.241.649
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)	0	0	0
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)	(5.500.000)	(3.700.000)	(1.800.000)
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	0	0	0
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	0	0	0
Anticipazioni per pagamenti esteri	0	0	0
Quota a lungo di finanziamenti	(50.838)	(253.063)	202.225
Crediti finanziari	0	0	0
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(5.550.838)	(3.953.063)	(1.597.775)
Posizione finanziaria netta	1.650.081	2.006.207	(356.126)

La liquidità attualmente esuberante, nell'attesa che inizino i lavori di ristrutturazione dell'impianto, è stata investita a breve termine con depositi vincolati a scadenza trimestrale.

Questo ha permesso alla società di rendere fruttifero l'investimento, realizzando oltre 97 mila euro di interessi attivi.

INVESTIMENTI AUTOSTAZIONE

La Società conferma il proprio ruolo centrale nel sistema della mobilità locale, nazionale ed internazionale, interpretando l'infrastruttura di Autostazione non solo come un nodo di trasporto, ma come un moderno hub di servizi e accoglienza. In quest'ottica, le scelte strategiche dell'Amministrazione sono state orientate con determinazione verso la riqualificazione e la valorizzazione dell'immobile, con l'obiettivo di elevare gli standard dell'accoglienza turistica e generare un concreto valore aggiunto per il contesto cittadino bolognese.

A conferma della valenza pubblica e sociale dell'opera, è il principale investimento in

corso che riguarda il restyling dell'Autostazione, un progetto di rilancio sostenuto strategicamente dal Comune di Bologna. L'Amministrazione ha infatti autorizzato un prestito fruttifero di 7,5 milioni di euro (PG 228454/2021), previa verifica di conformità urbanistica da parte del Dipartimento competente. L'investimento mira a superare le criticità strutturali del fabbricato, trasformando un'area storicamente degradata in un presidio di sicurezza e decoro urbano.

L'iter autorizzativo, culminato con la chiusura positiva della Conferenza dei Servizi e il successivo assenso del Consiglio Comunale, ha permesso l'avvio della fase esecutiva. A seguito di una procedura di gara aperta e della verifica dei requisiti normativi, i lavori sono stati affidati all'operatore economico IMACO S.p.A., con il quale è stato sottoscritto il contratto d'appalto nell'estate del 2025.

Il cantiere è stato regolarmente avviato nel mese di settembre 2025. La gestione dell'intervento segue un rigoroso cronoprogramma esecutivo suddiviso per fasi funzionali: questa strategia permetterà alla Società di rientrare in possesso dei primi locali riqualificati già prima dell'estate del 2026. La tempestiva riconsegna degli spazi consentirà l'immediata attivazione delle procedure di locazione commerciale, garantendo così la redditività degli investimenti e dando un forte segnale di rilancio economico in piena coerenza con le politiche di sviluppo dell'Ente Socio.

Parallelamente al grande progetto di restyling, la Società ha proseguito l'attività di monitoraggio e risoluzione delle problematiche legate alle infiltrazioni nei piani interrati. Sebbene i lavori di risanamento del piazzale e le relative varianti siano stati completati tra il 2024 e il 2025, la persistenza di alcune criticità ha richiesto un ulteriore approfondimento tecnico. A tutela dell'investimento, l'appaltatore ha confermato la piena disponibilità a realizzare interventi correttivi e integrativi per garantire la perfetta impermeabilizzazione delle superfici, senza alcun onere aggiuntivo per la Società. A garanzia della corretta esecuzione, Autostazione ha sospeso il saldo finale delle lavorazioni, che verrà corrisposto solo al termine del collaudo definitivo previsto entro l'estate 2026. Tali interventi, qualificati come manutenzioni straordinarie, sono interamente autofinanziati dalla Società e i relativi ammortamenti sono stati pianificati coerentemente con la durata del diritto di superficie.

Nel corso dell'esercizio 2025, la Società ha destinato quote del proprio budget operativo al miglioramento dell'esperienza d'uso del terminal e all'efficientamento dei servizi core. Gli interventi principali hanno riguardato:

- **Comfort e accoglienza:** è stata ammodernata la sala dedicata al personale viaggiante sul piazzale e rinnovato l'arredo urbano esterno con l'inserimento di nuove sedute e rastrelliere, migliorando il decoro e la fruibilità delle aree comuni.
- **Digitalizzazione e pagamenti:** per agevolare l'utenza, è stato introdotto il sistema di pagamento *contactless* per i servizi igienici e integrato il sistema Telepass nel parcheggio di interscambio, velocizzando i flussi di ingresso e uscita.
- **Servizi ai passeggeri:** l'offerta è stata potenziata con l'installazione di nuovi locker automatizzati per il deposito bagagli, rispondendo a una crescente domanda turistica.
- **Infomobilità:** è stato completato il rinnovo integrale dei sistemi di comunicazione al pubblico (tabelloni arrivi/partenze e segnalazione ritardi), supportato da un nuovo software gestionale che garantisce una maggiore precisione e tempestività delle informazioni.

Questi investimenti, pur se di entità contenuta rispetto al piano di restyling principale, rappresentano un tassello fondamentale nella strategia di ammodernamento costante

dell'hub, confermando l'attenzione della Società verso l'innovazione tecnologica e la qualità del servizio offerto alla cittadinanza e ai turisti.

OBIETTIVI ASSEGNATI DAGLI ENTI COMUNE DI BOLOGNA E CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA DUP 2025-2027

OBIETTIVI PER IL TRIENNIO 2025 – 2027 COMUNE DI BOLOGNA

Come previsto dall'art. 11 del regolamento sul sistema dei controlli interni del Comune di Bologna si evidenzia il raggiungimento degli obiettivi:

Obiettivo	Esito
Mantenimento del pareggio di bilancio	Obiettivo raggiunto
Presentazione del budget 2025, secondo il prospetto di Conto Economico previsto per la predisposizione del bilancio d'esercizio e di un rendiconto finanziario con metodo indiretto, unitamente ad una relazione illustrativa e all'eventuale piano assunzioni per l'approvazione da parte dell'assemblea dei soci entro febbraio 2025	Obiettivo raggiunto
Presentazione entro settembre 2025 del preconsuntivo dell'esercizio secondo il prospetto di Conto economico previsto per il bilancio d'esercizio, unitamente ad una situazione patrimoniale/finanziaria e ad una relazione che ne illustri esaurientemente i contenuti, con anche motivazioni di eventuali scostamenti rispetto al budget approvato dai soci;	Obiettivo raggiunto con la presentazione del Forecast 2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 settembre 2025.
Per quanto riguarda gli indirizzi sul contenimento dei costi di funzionamento da impartire alle società controllate ai sensi dell'art. 19, co. 5 D.Lgs. n. 175/2016, la società per l'esercizio 2025 dovrà mantenere l'incidenza dei costi di funzionamento sul valore della produzione entro il limite del 70%, precisando che non saranno computati costi relativi agli adeguamenti contrattuali del CCNL, maggiori costi legati ai progetti di digitalizzazione o maggiori costi legati alla ristrutturazione dell'immobile. Potranno inoltre essere valutati ai fini del raggiungimento dell'obiettivo eventuali costi aggiuntivi e/o minori ricavi derivanti da eventi straordinari, purché puntualmente giustificati e quantificati	Obiettivo raggiunto
Monitoraggio dell'attività relativa all'avanzamento della ristrutturazione dell'immobile da rendere con una relazione unitamente al preconsuntivo ed eventuale aggiornamento del PEF qualora si verificassero sostanziali modifiche alle previsioni in esso contenute;	Obiettivo raggiunto attraverso la presentazione puntuale di relazioni trimestrali atte a illustrare l'iter seguito e dell'aggiornamento del PEF di fine 2024
Monitoraggio dal punto di vista economico-finanziario degli effetti dell'aumento dei costi della componente energetica e delle materie prime sul servizio al fine di valutare al meglio le azioni da mettere in campo affinché gli effetti negativi siano contenuti il più possibile;	Obiettivo raggiunto

<i>Obiettivo</i>	<i>Esito</i>
<p>per quanto attiene l'accessibilità turistica nel breve periodo, preso atto delle criticità segnalate da Autostazione, si auspica la possibilità di utilizzo del piazzale di proprietà del Comune di Bologna, situato nell'area retrostante la Montagnola: tale azione deve essere ricondotta all'interno di una proposta, da parte di tutti i soggetti coinvolti, di ridefinizione/modifica dell'attuale diritto superficario in essere (attualmente con scadenza al 2040), con particolare riferimento anche all'utilizzo del piazzale antistante l'Autostazione. Per la realizzazione di tale obiettivo occorrerà, tuttavia, tener conto dei cantieri attualmente presenti per lavori di risanamento del canale delle Moline che, non dipendendo dalla volontà della Società, sottraggono spazi utili all'accoglienza turistica e costituiscono un ostacolo al raggiungimento del suddetto obiettivo in quanto la Società allo stato attuale non ne può usufruire;</p>	<p>La Società ha reiterato più volte la richiesta di assegnazione/uso del piazzale; ad oggi non è pervenuto alcun riscontro formale. Autostazione conferma la piena disponibilità all'attivazione immediata dell'area non appena autorizzata. L'ampliamento degli spazi operativi determinerebbe un sensibile miglioramento dell'accoglienza turistica in pullman per la città di Bologna, con effetti positivi su qualità del servizio, gestione dei flussi e capacità di sosta.</p>
<p>A partire dal 2026 in relazione all'entrata in funzione della prima linea tranviaria (Linea Rossa) e della seconda linea tranviaria (Linea Verde - tratto Nord) si prevede di rivedere i punti di attestamento di parte delle linee autobus extraurbane che effettueranno l'interscambio in coincidenza dei capolinea delle nuove linee tranviarie che coincidono con centri di mobilità previsti dal PUMS (terminal Emilio Lepido e Fiera-Michelino per la Linea Rossa e capolinea Corticella per la Linea Verde). Anche per le linee di trasporto nazionali e internazionali si prevede di incentivare l'attestamento delle stesse presso il terminal Fiera-Michelino che costituisce il capolinea nord della Linea Rossa tranviaria. A tal fine Autostazione, nell'ambito del proprio ruolo e delle attività affidate, dovrà collaborare con Città Metropolitana, Comune di Bologna ed Agenzia della mobilità S.R.M. nella suddetta nuova pianificazione.</p>	<p>La Società ha richiesto di far parte dei tavoli tecnici. Ricordiamo che nella pianificazione le linee nazionali ed internazionali sarebbe meglio per l'utenza continuassero ad attestare all'Autostazione come evidenziato gli utenti richiedono vicinanza al centro e ragionare invece sull'attestamento delle linee del Tpl. Rimaniamo comunque in attesa di poter accedere alla nuova pianificazione e dare il relativo contributo.</p>

❖ **OBIETTIVI PER IL TRIENNIO 2025 – 2027 CITTA' METROPOLITANA**

<i>Obiettivo</i>	<i>Esito</i>
<p>Garantire il mantenimento e il monitoraggio dell'equilibrio di bilancio, con azioni volte al raggiungimento di un risultato d'esercizio positivo</p>	<p>Obiettivo raggiunto.</p>
<p>Presentazione del budget 2025, unitamente all'eventuale piano assunzioni, per l'approvazione da parte dell'Assemblea entro febbraio 2025</p>	<p>Obiettivo raggiunto.</p>

Obiettivo	Esito
<p>Trasmissione, entro il mese di settembre 2025 di una relazione sulla situazione attuale e sull'attività svolta contenente altresì il preconsuntivo della società con le relative proiezioni di forecast al 31/12 e i programmi di sviluppo, con illustrazione dei contenuti e motivazione di eventuali scostamenti rispetto al budget approvato dall'assemblea nonché segnalazione di eventuali fattori di rischio al perseguimento dell'equilibrio economico della Società unitamente alle azioni che si intende mettere in campo per il raggiungimento dello stesso entro l'esercizio</p>	<p>Obiettivo raggiunto con la presentazione del Forecast 2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 settembre 2025.</p>
<p>Adeguamento agli indirizzi per il contenimento delle spese di funzionamento condivisi con il socio di maggioranza sia con riferimento agli indirizzi generali comuni indicati in premessa al punto 1.5.1, sia con riferimento agli indirizzi specifici: la società per l'esercizio 2025 dovrà mantenere l'incidenza dei costi di funzionamento sul valore della produzione entro il limite del 70%, precisando che non saranno computati costi relativi agli adeguamenti contrattuali del CCNL, maggiori costi legati ai progetti di digitalizzazione o maggiori costi legati alla ristrutturazione dell'immobile. Potranno inoltre essere valutati ai fini del raggiungimento dell'obiettivo eventuali costi aggiuntivi e/o minori ricavi derivanti da eventi straordinari, purché puntualmente giustificati e quantificati</p>	<p>Obiettivo raggiunto</p>
<p>Prosecuzione del monitoraggio dal punto di vista economico e finanziario degli effetti dell'aumento dei costi della componente energetica e delle materie prime sul servizio, nonché dell'inflazione, al fine di valutare al meglio le azioni da mettere in campo affinché gli effetti negativi siano contenuti il più possibile, con aggiornamento da rendere unitamente al preconsuntivo</p>	<p>Obiettivo raggiunto</p>
<p>Prosecuzione del monitoraggio delle attività relative all'avanzamento della ristrutturazione dell'immobile da rendere con una relazione unitamente al preconsuntivo ed eventuale aggiornamento del PEF qualora si verificassero sostanziali modifiche alle previsioni in esso contenute</p>	<p>Obiettivo raggiunto attraverso la presentazione puntuale di relazioni trimestrali atte a illustrare l'iter seguito. Si allegano le relazioni trimestrali di avanzamento della progettazione, già inoltrate al Comune di Bologna</p>
<p>Realizzazione e monitoraggio dell'Ammodernamento e sviluppo del sito WEB dell'Autostazione e dell'impianto informatico/tecnologico per fornire maggiori e più adeguati servizi informativi e di supporto all'utenza, sia relativi alle corse in partenza/arrivo, che riguardo agli altri servizi complementari offerti dallo scalo con aggiornamento da rendere unitamente al preconsuntivo.</p>	<p>Obiettivo raggiunto</p>
<p>Prosecuzione del processo di digitalizzazione per rendere sempre più utile e innovativo l'impianto Autostazione, con monitoraggio da rendere unitamente al preconsuntivo.</p>	<p>Obiettivo raggiunto.</p>

<i>Obiettivo</i>	<i>Esito</i>
Relazione annuale da presentare agli Enti soci sulla verifica periodica annuale di accertamento dell'adeguatezza dell'offerta alla domanda dei vettori, anche prospettica, di cui al punto 4 della Misura 2, dell'Allegato A alla delibera ART n. 56/2018 del 30 maggio 2018	Obiettivo raggiunto con l'aggiornamento della Pia e dei servizi proposti all'utenza. La Società dovrà adempiere alle delibere 151 e 152 dell'Autorità dei Trasporti al fine di adempiere a quanto da loro richiesto ad integrazione di quanto già fatto.
Assicurare che il Piano per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sia sempre in coerenza con le disposizioni normative e delle linee guida dell'ANAC nonché assicurare e monitorare gli adempimenti sul trattamento dati a seguito del GDPR 679/2016	Obiettivo raggiunto

Trasparenza, Integrità e Modello Organizzativo (D.Lgs. 231/2001)

Cultura della Legalità e Prevenzione della Corruzione La Società opera nel rigoroso rispetto delle normative sulla trasparenza e sulla prevenzione della corruzione. Il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) è stato aggiornato e approvato dal Consiglio di Amministrazione nel gennaio 2026, recependo integralmente le linee guida ANAC. Il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) assicura il costante adempimento degli obblighi di pubblicazione sul sito istituzionale e partecipa regolarmente ai tavoli di formazione promossi da ANAC, Città Metropolitana di Bologna e dalla Rete di Integrità della Regione Emilia-Romagna.

Evoluzione del Modello 231 e Controllo Interno: in ottemperanza al D.Lgs. 231/2001 e alle linee guida di settore, la Società ha adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, affidando la vigilanza per il triennio 2024-2026 a un organismo esterno indipendente. Tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026, è stata completata una profonda revisione del Modello, del Codice Etico e del Sistema Disciplinare.

All'interno di questo quadro di presidio dei rischi, si segnalano due azioni di rilievo:

- **Analisi dei Reati Ambientali:** Una società di consulenza specializzata ha condotto una verifica specifica che ha escluso potenziali profili di rischio 231 nell'ambito delle attività aziendali.
- **Antiriciclaggio:** Il Modello è stato integrato con le procedure antiriciclaggio, prevedendo la nomina di un gestore delegato per i rapporti con l'Unità di Informazione Finanziaria (UIF).

Efficienza Gestionale e Procedure Operative: a supporto della struttura organizzativa, sono state approvate 47 procedure operative che mappano e mitigano i rischi reputazionali e gestionali. Questo corpus regolamentare viene sistematicamente aggiornato per rispondere all'evoluzione normativa e alle necessità di miglioramento interno, garantendo che ogni funzione aziendale operi secondo standard di assoluta trasparenza.

Responsabilità Sociale: Certificazione sulla Parità di Genere. Un traguardo di eccellenza raggiunto dalla Società è l'ottenimento della Certificazione sulla Parità di Genere. Questo riconoscimento riflette la volontà di promuovere un ambiente di lavoro equo e inclusivo, come documentato dalla relazione tecnica pubblicata sul sito istituzionale e dalle politiche attive approvate dal Consiglio di Amministrazione per l'anno 2025.

Quadro Regolamentare Vigente: La governance societaria si poggia su un solido impianto di regolamenti e patti di integrità, costantemente sottoposti al vaglio degli

Organi Sociali, tra i quali si annoverano:

CODICE ETICO e SISTEMA DISCIPLINARE AUTOSTAZIONE

PATTO DI INTEGRITA' IN MATERIA DI CONTRATTI PUBBLICI

REGOLAMENTO AFFIDAMENTI

REGOLAMENTO GESTIONE PIAZZALE

REGOLAMENTO IN MATERIA DI ACCESSO CIVICO E ACCESSO GENERALIZZATO

REGOLAMENTO RECLUTAMENTO E PROGRESSIONE DEL PERSONALE

REGOLAMENTO INCENTIVI FUZIONI TECNICHE

REGOLAMENTO PARCHEGGIO

REGOLAMENTO Data Protection Policy

PIA Prospetto Informativo Autostazione di Bologna

Digitalizzazione, Innovazione e Trasparenza Informatica

Evoluzione dei Sistemi e Cloud Transformation

La Società ha proseguito con determinazione il percorso di trasformazione digitale avviato nel precedente esercizio. Un passaggio fondamentale è stato il trasferimento della maggior parte degli applicativi gestionali dal server fisico aziendale a un'architettura SaaS (Software as a Service). Questo processo ha interessato i pilastri operativi dell'ente:

Protocollo Informatico: ottimizzazione dei flussi documentali.

Gestione Contabile: migrazione completa dei programmi di contabilità e dei sistemi di conservazione sostitutiva.

Pagamenti e Accessibilità: piena implementazione del sistema PagoPA e aggiornamento costante del sito istituzionale secondo le direttive AgID, garantendo elevati standard di accessibilità e trasparenza per l'utente.

Sicurezza Informatica e Continuità Operativa

In un'ottica di mitigazione del rischio cyber, la Società ha potenziato i propri protocolli di sicurezza sostituendo i vecchi sistemi di archiviazione con un backup in Cloud avanzato. A conferma dell'efficacia di tali misure, nel corso del 2024 e del 2025 è stata avviata con successo la procedura annuale di test restore, che ha validato la capacità di ripristino dei dati e la resilienza dei sistemi aziendali.

Adeguamenti Normativi e Tutela del Segnalante a fine 2024 (Whistleblowing)

Coerentemente con il Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD), la Società ha mappato e pubblicato sul proprio sito internet i procedimenti di utilità per il cittadino, semplificando l'interazione tra utente e amministrazione.

Particolare attenzione è stata posta alla riservatezza e alla tutela dell'identità: è stata infatti aggiornata la procedura interna dedicata al Whistleblowing, integrando le ultime linee guida e attivando sulla piattaforma web aziendale un canale sicuro e protetto per le segnalazioni, a garanzia dell'integrità dell'agire societario.

Sotto il profilo istituzionale, si segnala che il Comune di Bologna e la Città Metropolitana hanno confermato l'inclusione di Autostazione di Bologna S.r.l. nel perimetro di consolidamento per l'esercizio 2025.

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO EX ART. 6, CO. 4, D.LGS. 175/2016

In tale sezione vengono fornite le indicazioni, seguendo le raccomandazioni emanate dal CNDCEC e le disposizioni sulla Struttura di monitoraggio emanate dal Mef, previste dalla normativa vigente in materia di società a partecipazione pubblica.

La Società, in quanto società a controllo pubblico di cui all'art. 2, co.1, lett. m) del d.lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"), è tenuta - ai sensi dell'art. 6, co. 4, d.lgs. cit. - a predisporre annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale, e a pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio, la relazione sul governo societario, la quale deve contenere:

- uno specifico programma di valutazione del rischio aziendale (art. 6, co. 2, d.lgs. cit.);
- l'indicazione degli strumenti integrativi di governo societario adottati ai sensi dell'art. 6, co. 3; ovvero delle ragioni della loro mancata adozione (art. 6, co. 5).

A. PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE EX ART. 6, CO. 2, D.LGS. 175/2016.

Ai sensi dell'art. 6, co. 2 del d.lgs. 175/2016:

"Le società a controllo pubblico predispongono specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne informano l'assemblea nell'ambito della relazione di cui al comma 4".

Ai sensi del successivo art. 14:

"Qualora emergano nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 2, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento [co.2].

Quando si determini la situazione di cui al comma 2, la mancata adozione di provvedimenti adeguati, da parte dell'organo amministrativo, costituisce grave irregolarità, ai sensi dell'articolo 2409 del codice civile [co.3].

Non costituisce provvedimento adeguato, ai sensi dei commi 1 e 2, la previsione di un ripianamento delle perdite da parte dell'amministrazione o delle amministrazioni pubbliche socie, anche se attuato in concomitanza a un aumento di capitale o ad un trasferimento straordinario di partecipazioni o al rilascio di garanzie o in qualsiasi altra forma giuridica, a meno che tale intervento sia accompagnato da un piano di ristrutturazione aziendale, dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte, approvato ai sensi del comma 2, anche in deroga al comma 5 [co.4].

Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e

comunicato alla Corte di conti con le modalità di cui all'articolo 5, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni. Al fine di salvaguardare la continuità nella prestazione di servizi di pubblico interesse, a fronte di gravi pericoli per la sicurezza pubblica, l'ordine pubblico e la sanità, su richiesta dell'amministrazione interessata, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con gli altri Ministri competenti e soggetto a registrazione della Corte dei conti, possono essere autorizzati gli interventi di cui al primo periodo del presente comma [co. 5]".

In conformità alle richiamate disposizioni normative, l'organo amministrativo della Società ha predisposto il presente Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale che rimarrà in vigore sino a diversa successiva deliberazione dell'organo amministrativo, che potrà aggiornarlo e implementarlo in ragione delle mutate dimensioni e complessità dell'impresa della Società.

1. DEFINIZIONI E QUADRO NORMATIVO

1.1. Continuità aziendale

Il principio di continuità aziendale è richiamato dall'art. 2423-bis c.c. che, in tema di principi di redazione del bilancio, al comma 1, n. 1, recita: "*la valutazione delle voci deve essere fatta secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività*".

La nozione di continuità aziendale indica la capacità dell'azienda di conseguire risultati positivi e generare correlati flussi finanziari nel tempo. Si tratta del presupposto affinché l'azienda operi e possa continuare a operare nel prevedibile futuro come azienda in funzionamento e creare valore, il che implica il mantenimento di un equilibrio economico-finanziario.

L'azienda, nella prospettiva della continuazione dell'attività, costituisce — come indicato nell'OIC 11 (§ 22) — un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

Nei casi in cui, a seguito di tale valutazione prospettica, siano identificate significative incertezze in merito a tale capacità, dovranno essere chiaramente fornite nella Nota Integrativa le informazioni relative ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate e alle incertezze identificate, nonché ai piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi. L'esercizio in commento è oggetto di costante monitoraggio da parte dell'Organo Amministrativo, non solo ai fini della redazione del bilancio, ma anche in ottemperanza all'art. 2086, comma 2, c.c., verificando la tenuta degli assetti organizzativi, amministrativi e contabili in funzione del rispetto degli obiettivi di economicità ed efficienza imposti dal D.Lgs. 175/2016 (TUSP).

1.2. Crisi d'impresa e Insolvenza

L'art. 2, lett. c) della Legge 155/2017 ha definito lo stato di crisi come "*probabilità di futura insolvenza*"; insolvenza a sua volta intesa — ex art. 5, R.D. 267/1942 — come la situazione che si manifesta con inadempimenti o altri fatti esteriori che dimostrino che il debitore non è più in grado di soddisfare regolarmente le proprie obbligazioni.

Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 (Codice della Crisi d'Impresa e dell'Insolvenza - CCII), modificato dal D.Lgs. 147/2020 e dal D.Lgs. 83/2022 (attuazione della Direttiva UE "Insolvency"), il quadro definitorio è stato così delineato:

- Crisi (art. 2, lett. a, CCII): lo stato del debitore che rende probabile l'insolvenza e che si manifesta con l'inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte alle obbligazioni nei successivi dodici mesi.

- Insolvenza (art. 2, lett. b, CCII): lo stato del debitore che si manifesta con inadempimenti o altri fatti esteriori, i quali dimostrino che il debitore non è più in grado di soddisfare regolarmente le proprie obbligazioni.

Rispetto alla previgente normativa, il nuovo Codice differenzia lo stato di crisi dall'insolvenza, individuando nella crisi un concetto di natura prospettica. È stato abbandonato il riferimento allo "squilibrio economico-finanziario" per incentrare la definizione sull'impossibilità di far fronte alle obbligazioni nei successivi dodici mesi. Tale orizzonte temporale rimarca l'esigenza di pianificazione mediante "adeguati assetti", allineandosi ai principi del documento OIC 11.

1.3. Adeguatezza degli assetti (Art. 2086 c.c. e Art. 3 CCII)

Il perno centrale del sistema è l'obbligo di dotarsi di "adeguati assetti". L'art. 375 CCII è intervenuto sull'art. 2086 c.c. inserendo il secondo comma che impone all'imprenditore societario il dovere di istituire un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa, anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi e della perdita della continuità aziendale.

Inoltre, l'art. 3 del D.Lgs. 14/2019 specifica che tali assetti devono consentire di:

1. Rilevare eventuali squilibri di carattere patrimoniale o economico-finanziario;
2. Verificare la sostenibilità dei debiti e le prospettive di continuità aziendale per i dodici mesi successivi;
3. Rilevare i segnali di allarme (debiti per retribuzioni scaduti da oltre 30 giorni, debiti verso fornitori scaduti da oltre 90 giorni, esposizioni bancarie scadute da oltre 60 giorni).

1.4. Sistemi di controllo nelle società a partecipazione pubblica (TUSP)

In tale contesto, per le società a controllo pubblico, risulta fondamentale implementare sistemi che garantiscano il mantenimento della continuità a vantaggio della collettività. L'art. 6, comma 3, del TUSP impone di valutare l'integrazione degli strumenti di controllo ordinari con:

- a) Regolamenti interni volti a garantire la conformità alle norme di tutela della concorrenza e della proprietà industriale;
- b) Un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza, che collabori con l'organo di controllo statutario;
- c) Codici di condotta propri o collettivi relativi alla disciplina dei comportamenti verso consumatori, utenti, dipendenti e stakeholder.

L'Organo Amministrativo è tenuto a dare evidenza nella presente Relazione del monitoraggio di tali sistemi e degli eventuali rilievi sollevati dagli organi di controllo, descrivendo le azioni intraprese.

2. STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE E IL MONITORAGGIO DEL RISCHIO DI CRISI

In conformità al quadro normativo delineato, la Società adotta un approccio al monitoraggio basato su "indicatori" di natura predittiva, superando il concetto statico di "indice" di bilancio. A tal fine, l'Organo Amministrativo ha individuato e implementato i seguenti strumenti di valutazione:

- Analisi storica: basata su indici e margini di bilancio per la verifica dell'andamento gestionale;

- Analisi prospettica (Forward-looking): finalizzata alla rilevazione tempestiva di eventuali segnali di crisi attraverso indicatori dinamici.

Per garantire l'adeguatezza dell'assetto contabile e amministrativo, la Società si avvale del supporto tecnico del software DigitalCFO. Tale applicativo consente un monitoraggio costante e professionale attraverso:

1. Gestione dei KPI (Key Performance Indicators): per il monitoraggio in tempo reale degli equilibri aziendali;
2. Test di Risanamento CNC: l'esecuzione del test per la *Composizione Negoziata della Crisi*, che permette una valutazione preliminare della complessità del risanamento attraverso il rapporto tra l'entità del debito da ristrutturare e i flussi finanziari liberi (DSCR prospettico) destinati al servizio del debito stesso;
3. Credit Scoring (Modello MCC): la valutazione del merito creditizio secondo i parametri del Fondo di Garanzia, utile a monitorare la bancabilità della Società e la sua solidità percepita dal sistema finanziario.

2.1. Analisi di indici e margini di bilancio

L'analisi di bilancio viene condotta su base storica triennale (esercizio corrente e i due precedenti) e si focalizza sulle seguenti direttrici:

- Solidità: volta ad apprezzare la coerenza tra le fonti di finanziamento e gli impieghi, verificando l'equilibrio tra la durata degli investimenti e quella dei capitali utilizzati;
- Liquidità: finalizzata a testare la capacità dell'azienda di far fronte alle obbligazioni a breve termine attraverso la liquidità generata dalla gestione corrente;
- Redditività: volta a verificare la capacità della gestione di generare un reddito idoneo a coprire integralmente i costi aziendali e a garantire l'equilibrio economico duraturo.

Tali analisi vengono sintetizzate in una dashboard di indici e margini di seguito illustrati.

Descrizione indice	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023
STATO PATRIMONIALE			
MARGINI			
Margine di tesoreria	4.164.157	4.086.618	5.176.052
Margine di struttura	569.297	630.385	733.190
Margine di disponibilità	9.564.158	8.386.618	6.826.052
INDICI			
Indice di liquidità	11,77	8,72	7,83
Indice di disponibilità	11,77	8,72	7,83
Indice di copertura delle immobilizzazioni	4,36	4,84	5,14
Indipendenza finanziaria	25,70	24,16	25,00
CONTO ECONOMICO			
MARGINI			

Margine Operativo lordo (MOL)	889.539	645.021	662.082
Risultato Operativo (EBIT)	680.272	467.078	465.185
INDICI			
Return on Equity (ROE)	17,59	15,40	15,30
Return on Investment (ROI)	5,11	4,01	4,91
Return on Sales (ROS)	26,22	17,56	17,94
ALTRI INDICI INDICATORI			
Indice di rotazione del capitale investito (ROT) (Ricavi/capitale investito)	0,20	0,23	0,27
Rapporto di Debt/Equity (Posizione finanziaria netta/Patrimonio netto)	99,9	99,9	93,89

2.2. Indicatori prospettici

La Società non ha individuato altri indicatori specifici per l'analisi prospettica ma monitora l'andamento della gestione e dei flussi finanziari mediante la predisposizione del budget annuale e l'aggiornamento del *forecast* durante l'anno.

Quale indicatore si è aggiunto

Indice	Descrizione	Insoddisfacente	Medio	Soddisfacente
Leverage	Totale passività / Patrimonio netto	> 10,00	5,00 - 10,00	< 5,00

EQUILIBRIO PATRIMONIALE	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Leverage	3,89	4,14	3,98	3,60

La Società ha individuato anche il seguente indicatore per l'analisi prospettica:

DSCR SEMPLIFICATO 12 MESI

Esprime la sostenibilità del debito aziendale tramite i risultati della gestione operativa. È regolare se superiore a 1.

EBITDA / TOTALE IMPEGNI FINANZIARI

Ebitda = Valore della produzione - (Costi della produzione - Ammortamenti)

Totale rimborso impegni finanziari successivi 12 mesi

REGOLARE

4,44

889.539

200.435

ESITO SOSTENIBILITÀ DEL DEBITO A 12 M

PIENAMENTE SOSTENIBILE

Valutazione Mediocredito Centrale

Dati azienda	
Forma Giuridica MCC	Società di capitali in contabilità ordinaria
Settore MCC	servizi
Presenza Pregiudizievoli Società	No
Presenza Pregiudizievoli Soci	No
Rating Fondo di Garanzia MCC	
Classe modulo economico-finanziario	F1
Classe modulo andamentale	A1
Valutazione finale MCC	
Classe di valutazione integrata	1
Probabilità di default	0,12%
Fascia di valutazione	FASCIA 1
Giudizio	SICUREZZA
Esito della domanda *	Ammissibilità - Rischio Credito Molto Basso



Periodo di riferimento	
Bilancio	31/12/2024
Centrale rischi	Agosto 2024 - Gennaio 2025

I risultati del modulo economico-finanziario e del modulo andamentale vengono combinati con un approccio a "matrice" che consente di determinare la classe di valutazione "integrata".

L'eventuale presenza del pregiudizievole "Fallimento e similari" determina la non ammissibilità del soggetto beneficiario finale (UN-RATED). La presenza di ogni altro pregiudizievole produce l'automatico declassamento della valutazione "integrata" di due classi di valutazione.

Il modello prevede poi l'aggregazione delle 12 classi di valutazione in cinque fasce da 1 (punteggio massimo) a 5 (punteggio minimo) a cui viene fatto corrispondere un giudizio sulla solvibilità dell'azienda ed una stima della probabilità di inadempimento che, in ultima analisi, determina l'ammissibilità della domanda di accesso alle garanzie previste dal Fondo.

Sono considerate ammissibili le imprese appartenenti alle fasce da 1 a 4, mentre le aziende in fascia 5 vengono escluse.

* Per l'ammissibilità alla garanzia del fondo MCC le imprese devono rispettare i limiti dimensionali secondo la definizione di PMI.

3. MONITORAGGIO PERIODICO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI

La Società assicura un flusso informativo costante verso il Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna, in conformità agli "indirizzi generali per le società controllate e partecipate". Nell'esercizio della propria autonomia organizzativa, la Società predispose annualmente il Budget economico e patrimoniale, sottoposto all'approvazione della Compagine Sociale, corredato dal Rendiconto Finanziario (metodo indiretto).

L'attività di monitoraggio è svolta costantemente, con particolare focus durante la fase di stesura del budget e del successivo aggiornamento del Forecast annuale, inviato agli Enti Soci entro il mese di settembre. Tale analisi, finalizzata alla valutazione dell'andamento della gestione e dei rischi, confluisce nella relazione periodica per la predisposizione del DUP (Documento Unico di Programmazione).

Evoluzione del monitoraggio e strumenti tecnologici In adempimento agli obblighi di monitoraggio e per garantire una più completa informativa, la Società ha strutturato l'utilizzo del programma "Digital CFO", finalizzandolo all'integrazione progressiva dei flussi di tesoreria e dei dati infrannuali. L'assetto di controllo per l'esercizio 2025 si focalizza sulla messa a regime delle funzionalità del software dedicate all'analisi dei flussi finanziari e alla Centrale dei Rischi (Banca d'Italia), armonizzando tali risultanze con le proiezioni di budget. Tale attività risponde a quanto prescritto dall'art. 147-quater del TUEL, volto a rilevare la situazione contabile, gestionale e il rispetto dei vincoli di finanza pubblica.

B. RELAZIONE SU MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2025

In adempimento al Programma di valutazione del rischio, si dà evidenza all'attività di monitoraggio e di verifica del rischio aziendale con riferimento alla data del 31/12/2025.

L'Organo Amministrativo vigila affinché, laddove si dovessero riscontrare segnali di crisi o variazioni significative dei numeri capaci di generare un riflesso negativo sul risultato previsto e sulla capacità finanziaria della Società, si proceda a informare tempestivamente i Soci convocando un'apposita Assemblea. In tali casi, gli

amministratori sono chiamati ad attivare, senza indugio, le procedure previste dall'art. 14, comma 2, del TUSP per esprimere una valutazione sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società.

Conclusioni sulla continuità aziendale Il Piano Economico Finanziario della Società evidenzia il consolidamento della ripresa delle attività nei settori di riferimento (turismo e trasporti). Sulla base degli indicatori monitorati e della regolarità operativa dell'Autostazione, gli Amministratori, ad oggi, non ritengono presenti rischi che possano minare la continuità aziendale, confermando la solidità dell'assetto attuale.

1. LA SOCIETÀ

La Società ha come oggetto esclusivo la gestione, per conto del Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna, del terminal bus cittadino. L'Autostazione rappresenta il punto di riferimento strategico per le linee di Trasporto Pubblico Locale (TPL) extraurbane, nonché per le dorsali di collegamento regionali, nazionali ed internazionali e per il traffico dei bus turistici.

Con una movimentazione annua di circa 6 milioni di passeggeri e una media giornaliera di 15.000 viaggiatori, il terminal si posiziona tra i principali hub nazionali di interscambio per il trasporto su gomma. La rilevanza del servizio è confermata dai volumi di traffico gestiti:

- 141.000 collegamenti regionali;
- 98.000 collegamenti nazionali;
- 26.000 collegamenti internazionali.

In ragione di tale rilevanza strategica, l'Autostazione garantisce l'operatività 24 ore su 24. La Società gestisce inoltre gli impianti, le attrezzature e i servizi complementari finalizzati al perseguimento di scopi di pubblica utilità e al miglioramento dell'esperienza di viaggio.

2. LA COMPAGINE SOCIALE E IL MODELLO DI GOVERNANCE

Autostazione di Bologna S.r.l. è una società a capitale interamente pubblico, partecipata dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna.

Sotto il profilo giuridico, la Società opera in regime di in house providing. I Soci esercitano congiuntamente il "controllo analogo" sulla Società, secondo i requisiti previsti dall'art. 16 del D.Lgs. 175/2016 (TUSP), avvalendosi anche di specifici patti parasociali che disciplinano le modalità di indirizzo e verifica costante sulla gestione.

L'assetto proprietario della Società al 31/12/2025 risulta il seguente:

SOCI	Quota di capitale detenuta in €	Quota di partecipazione in %
COMUNE DI BOLOGNA	105.043,00	66,89
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA	52.000,00	33,11
CAPITALE SOCIALE ATTUALE	157.043,00	100,00

Con delibera consiliare P.G. n. 50487 del 7/3/2016 il Consiglio Comunale ha preso atto del Piano operativo di razionalizzazione e riduzione delle partecipazioni societarie, condividendone i contenuti; nel medesimo provvedimento è stato autorizzato il mantenimento della partecipazione nella Società.

In data 2 ottobre 2017, il Consiglio comunale ha approvato il Piano di Razionalizzazione delle società partecipate dal Comune di Bologna per l'anno 2017/2018.

Con P.G. N. 308244/2017 il Comune di Bologna ha approvato il mantenimento della partecipazione nella Società senza interventi di razionalizzazione, in quanto l'Autostazione svolge servizio di interesse generale ai sensi dell'art. 4 co. 2, lett. a).

Con delibera del Consiglio Comunale N. Proposta DC/PRO/2018/37 – N. Repertorio: DC/2018/38 – N.PG: 532850/2018, nell'ambito della razionalizzazione periodica delle partecipazioni di cui all'art. 20 del D.lgs. 175/2016 si è confermato il mantenimento della Società, in continuità con quanto approvato con la revisione straordinaria delle partecipazioni ex art. 24 D.lgs. 175/2016 e successive modificazioni, mediante delibera del Consiglio Comunale N. O.d.g. 312/2017, P.G.N.: 308244/2017.

In adempimento degli articoli 20 e 24 del Testo Unico sulle Società Partecipate, D.Lgs. n. 175/2016, come modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 100/2017, il Comune di Bologna ha approvato lo Stato di attuazione della Revisione straordinaria delle società partecipate direttamente e indirettamente dal Comune di Bologna e ricognizione ordinaria anno 2025 dell'assetto complessivo delle stesse alla data del 31/12/2024 e ha approvato il mantenimento della Società ([Deliberazione Consiglio Comunale P.G. 961303 / 2025](#)).

La Città Metropolitana nel Piano di Revisione Periodica, adottato in attuazione dell'art. 20 del D.Lgs. 175/2016 e succ. mod. e int. approvato dal Consiglio metropolitano con delibera n. 55 del 12/12/2018, ha confermato il mantenimento della partecipazione, in continuità con il Piano di Revisione Straordinaria e il Piano Operativo di Razionalizzazione, pur essi approvati dal Consiglio metropolitano rispettivamente con delibera n. 47 del 27/09/2017 e con delibera 44 del 29 luglio 2016.

Ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 19 agosto 2016 n. 175, così come mod. Dal D.Lgs. 100/2017", Il mantenimento poi è stato confermato, senza interventi di razionalizzazione, "Stato di attuazione della Revisione Periodica delle partecipazioni societarie direttamente e indirettamente detenute dalla Città metropolitana di Bologna", con delibera di Consiglio metropolitano n. 70 del 17/12/2019, 37 del 09/12/2020, 51 del 22/12/2021, la n. 68 del 21/12/2022, N. 345 del 20/12/2023, n. 61 del 20/12/2024 e l'ultima n. 54 del 17/12/2025.

La società svolge un servizio di interesse generale ai sensi dell'art. 4 co. 2, lett. A) del D.lgs. 175/2016

Entrambi i Soci hanno pubblicato il Dup 2026 -2028 con all'interno gli obiettivi per la Società Autostazione che li ha regolarmente pubblicati nel proprio sito nella sezione "Società Trasparente".

3. ORGANO AMMINISTRATIVO

Ai sensi dell'art. 11 comma 2 D. Lsg 175/2016, l'organo amministrativo delle Società a controllo pubblico è costituito, di norma, da un amministratore unico.

L'Assemblea dei Soci nella seduta del 03 maggio 2023 ha deliberato per la nomina di un organo collegiale così come previsto dal comma 3 art. 11 del D.LGS 175/2016 e come previsto dall'art. 15.1 dello Statuto Sociale.

I Soci hanno motivato la scelta per l'organo amministrativo di Autostazione come configurazione più idonea rispetto alle esigenze di adeguatezza organizzativa e comunque rispettosa dei principi di contenimento dei costi. Di seguito si riportano le precise motivazioni:

- adeguata rappresentanza degli Enti soci, che peraltro hanno competenze

istituzionali diverse, avuto presente che trattasi di società costituita e operante secondo il modello dell'in house providing;

- la garanzia di competenze e professionalità diversificate nell'organo amministrativo collegiale consente una più efficace ed efficiente gestione, anche in attuazione del controllo analogo congiunto a cui è soggetta la società e quindi dà garanzia di una governance di maggior qualità anche in considerazione dell'avviato percorso di riqualificazione dell'immobile Autostazione;

- l'inesistenza nella dotazione organica in forza presso la società di profili dirigenziali e la ridotta struttura organizzativa (8 persone) e il venir meno di un organo amministrativo a composizione collegiale comporterebbe la verosimile necessità di potenziare la struttura stessa attraverso nuove assunzioni e quindi maggiori costi del personale.

La garanzia del contenimento dei costi è comunque assicurata nella società: il costo complessivo del Consiglio di Amministrazione di Autostazione, a seguito delle riduzioni operate da ultimo ai sensi dell'art. 4, commi 4 e 5, D.L. 95/2012 convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e successive mod. e int., è pari complessivamente a euro 37.500. Il dato storico e oggettivo dimostra chiaramente l'esiguità delle spese legate ai compensi degli amministratori; il compenso attribuito a un Amministratore Unico, anche in ragione della concentrazione di poteri e responsabilità, sarebbe per lo meno pari a tale somma. Da ciò deriva che, a sostanziale parità presumibile dei costi, e tenendo conto del fatto che la preferenza del legislatore per l'Amministratore Unico è dichiaratamente individuata nelle esigenze di riduzione della spesa, per quanto sopra evidenziato, la scelta di un Consiglio di Amministrazione appare non solo motivata ma anche quella maggiormente funzionale alla società.

Il Consiglio di Amministrazione è stato quindi nominato dall'Assemblea dei Soci in data 03 maggio 2023 ed è composto da 3 membri. Il Sindaco Matteo Lepore quale rappresentante legale della Città metropolitana e del Comune di Bologna ha designato (02/05/2023 - Numero PG 314706 / 2023) i nominativi, nel rispetto della parità di genere: la Presidente Francesca Puglisi ed i Consiglieri Stefano Mazzetti e Giampiero Ceccardi. A seguito dimissioni del Consigliere Mazzetti con P.G. n. 321992/2025 il Sindaco di Bologna, in qualità anche di Sindaco della Città Metropolitana, ha designato Elena Leti quale nuovo membro del Consiglio di Amministrazione, in sostituzione del Consigliere dimesso. I

L'Assemblea dei Soci, nella seduta del 14/5/2014, ha inoltre individuato in sé medesima, ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. n. 33/2013, il soggetto individuato quale organo di indirizzo politico.

Si evidenzia inoltre che in data 28/11/2023 prot. N. PRA/118941/2023/CBORTEF BOLOGNA, la Società ha comunicato la TITOLARITA' EFFETTIVA in capo alla Presidente.

Si evidenzia inoltre che la Società non ha dirigenti e gli Amministratori hanno regolarmente dichiarato gli eventuali incarichi o titolarità di cariche in Enti di indirizzo privato regolati o finanziati dalla pubblica amministrazione. Tale dichiarazione è stata regolarmente pubblicata sul Sito della Società nella Sezione "Società Trasparente".

Nella tabella che segue vengono riepilogati i compensi per l'anno 2025.

NOMINATIVO	CARICA	INDENNITA' PER L'ANNO 2025 LORDA
FRANESCA PUGLISI	PRESIDENTE	26.500
STEFANO MAZZETTI	CONSIGLIERE FINO AL 09/5/2025	1.326

GIAMPIERO CECCARDI	CONSIGLIERE	5.500
ELENA LETI	CONSIGLIERE DAL 09/5/25	3.681

I compensi sono assoggettati a limiti a seguito art. 11 comma 6 TUSP 175/2016. La società ha verificato che l'attuale Consiglio di amministrazione rispetta i limiti fissati dalla normativa sopracitata.

Gli Amministratori designati, non sono dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti.

4. ORGANO DI CONTROLLO – REVISORE

L'Organo di controllo è costituito dal Collegio Sindacale nominato in data 3 maggio 2023 e resta in carica sino all'approvazione del bilancio al 31.12.2025.

Al Collegio Sindacale è affidato anche la revisione legale della Società.

NOMINATIVI	CARICA	DESIGNATO DA	DECORRENZA
DR. SERGIO GRAZIOSI	PRESIDENTE	designazione come rappresentante del Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna del Sindaco Matteo Lepore del 02/05/2023 - Numero PG 314718 / 2023	Dal 3 maggio 2023
D.SSA PATRIZIA PRETI	SINDACO EFFETTIVO	Designazione come rappresentante del Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna del Sindaco Matteo Lepore del 02/05/2023 - Numero PG 314718 / 2023	Dal 3 maggio 2023
D.SSA MARIA ISABELLA DE LUCA	SINDACO EFFETTIVO	Designazione come rappresentante del Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna del Sindaco Matteo Lepore del 02/05/2023 - Numero PG 314718 / 2023	Dal 3 maggio 2023

NOMINATIVO	COMPENSO ANNO 2025
DR. SERGIO GRAZIOSI	7.800 di cui 1.000 per la revisione
D.SSA PATRIZIA PRETI	5.200 di cui 1.000 per la revisione
D.SSA MARIA ISABELLA DE LUCA	5.200 di cui 1.000 per la revisione

Come ulteriore organismo di controllo e vigilanza la Società, con incarico triennale, si è dotata dell'ODV avendo il Consiglio di Amministrazione approvato il Modello Organizzativo di cui alla Legge 231/01, assegnando all'ODV le funzioni di attestazione della Trasparenza.

5. IL PERSONALE

La Società ha 8 dipendenti: 5 impiegati addetti all'ufficio movimento che controllano il traffico e da metà 2017 hanno iniziato la formazione per dare supporto all'ufficio amministrativo e 3 impiegati addetti all'ufficio tecnico/amministrativo.

La situazione del personale occupato alla data del 31/12/2025 è la seguente:

SETTORE LEGALE TECNICO AMMINISTRATIVO	UFFICIO MOVIMENTO
Addetti 2022.....2	addetti 2022.....5
Addetti 2023.....2	addetti 2023.....5
Addetti 2024.....3	addetti 2024.....5

Dalla ricognizione del personale effettuata dalla Società non sono emerse eccedenze e lo stesso è stato segnalato anche sul sito internet della Società.

6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2025

La Società ha condotto la misurazione del rischio di crisi aziendale utilizzando gli strumenti di valutazione indicati al § 2 del Programma elaborato ai sensi dell'art. 6, co. 2, d.lgs. 175/2016 e verificando l'eventuale sussistenza di profili di rischio di crisi aziendale in base al Programma medesimo, secondo quanto di seguito indicato.

6.1. ANALISI DI BILANCIO

L'analisi di bilancio si è articolata nelle seguenti fasi:

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci, dalle analisi di settore e da ogni altra fonte significativa;
- riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico;
- elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini, degli indici;
- comparazione dei dati relativi all'esercizio corrente e i due precedenti;
- formulazione di un giudizio sui risultati ottenuti.

6.1.1. Esame degli indici e dei margini significativi

Si rimanda alla tabella sopra riportata al punto 2.1 che evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nel periodo oggetto di esame (esercizio corrente e due esercizi precedenti).

Inoltre come sopra già riportato la Società utilizza il programma DIGITALDCFO per analizzare l'assetto Societario. Vengono utilizzati il bilancio xbrl nonché la centrale di rischi inviata mensilmente dalla Banca di Italia.

6.1.2. Valutazione dei risultati.

La Società ha analizzato e tenuto monitorata la situazione finanziaria ed economica controllando le analisi prospettiche date dalla programmazione e dal budget 2025.

Per la valutazione dei rischi a consuntivo invece la Società ha sopra riportato l'analisi degli indici. La Società, come si evince, è in una situazione stabile.

Gli Amministratori stanno proseguendo nell'azione di monitoraggio tesa al contenimento dei costi mantenendo lo standard qualitativo del servizio che ha sempre caratterizzato la gestione del terminale.

Gli Amministratori ritengono comunque di poter escludere ad oggi il rischio di crisi aziendale relativo alla Società.

Per quanto riguarda l'analisi effettuata con il DCFO sono stati analizzati i dati di cui ai bilanci 31/12/2025, 31/12/2024 nonché la Centrale Rischi dell'ultimo triennio.

L'analisi effettuata si propone di verificare l'adeguatezza dell'assetto contabile e amministrativo al fine di intercettare eventuali sintomi della crisi d'impresa e monitorare la continuità aziendale, in base all'art. 2 del D.Lgs 83/2022 che recepisce la Direttiva UE 2019/1023 (insolvency).

Nel corso dell'analisi, è stato verificato il rispetto di tutte le soglie relative ai segnali d'allarme previsti dall'art. 25 novies CCII, il cui superamento comporta l'invito all'imprenditore e all'organo di controllo a richiedere la composizione negoziata, introdotta dal DI 118/21, da parte dei creditori pubblici qualificati (INPS, INAIL, Agenzia delle Entrate e Agente di Riscossione).

L'analisi non ha rilevato nessun squilibrio economico, finanziario e patrimoniale.

In particolare, l'analisi della sostenibilità dei debiti - sostenibilità del debito a 12 mesi - è risultata pienamente sostenibile.

Possiamo analizzare il cash flow:

CASH FLOW STATEMENT (AMBITO INTERNAZIONALE)	2024
EBIT	467.079,00 €
+ AMMORTAMENTI E ACCONTONAMENTI	225.498,29 €
- IMPOSTE	-158.722,00 €
CASH FLOW LORDO	533.855,29 €
+ o - VARIAZIONE CCNc (n-1 - n)	291.941,00 €
CASH FLOW OPERATIVO NETTO (NET OPERATING)	825.796,29 €
+ O - AREA INVESTIMENTI parte patrimoniale	-705.498,88 €
+ o - AREA FINANZIAMENTI parte patrimoniale	1.801.338,87 €
+ o - AREA PATRIMONIO	0,00 €
+ O - ALTRO (che è GESTIONE EXTRA CARATTERISTICA	125.451,00 €
CASH FLOW COMPLESSIVO	2.047.087,28 €

Il Cash flow operativo netto conferma i dati positivi già riscontrati nell'esercizio precedente.

Con il nuovo strumento informatico sopra specificato, la Società prevede l'adozione di strumenti flessibili, che consentano ad esempio l'analisi previsionale dei flussi di cassa aziendali, che aiutino e siano una "bussola" per gli amministratori per stimare il fabbisogno di liquidità sia nel breve che nel lungo periodo.

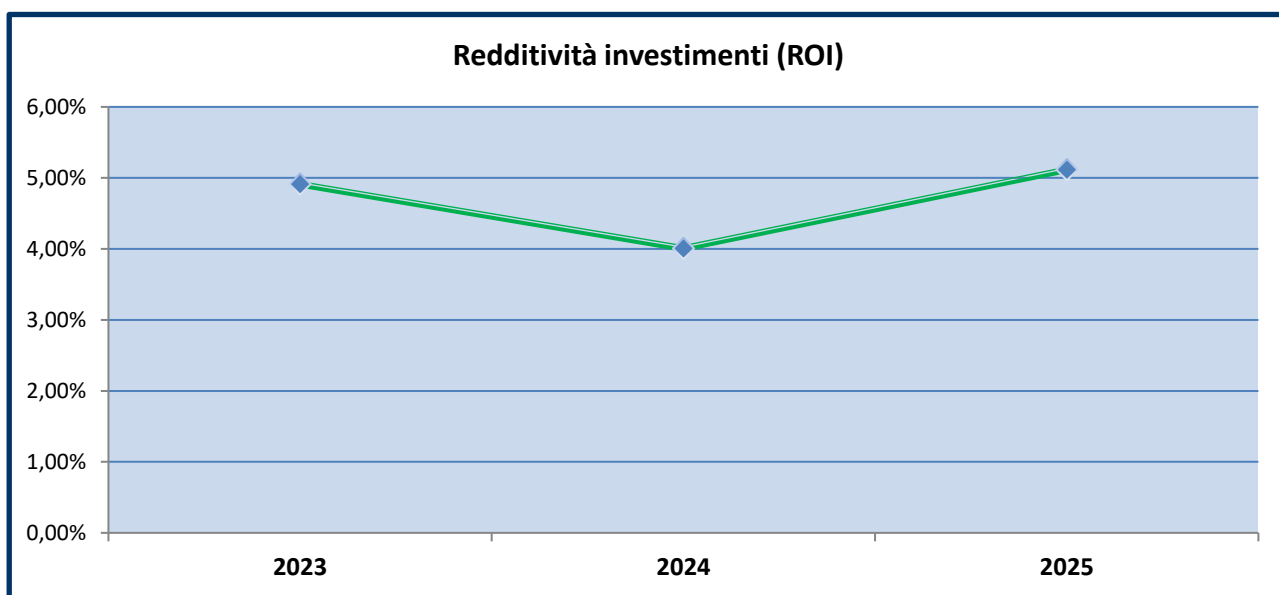
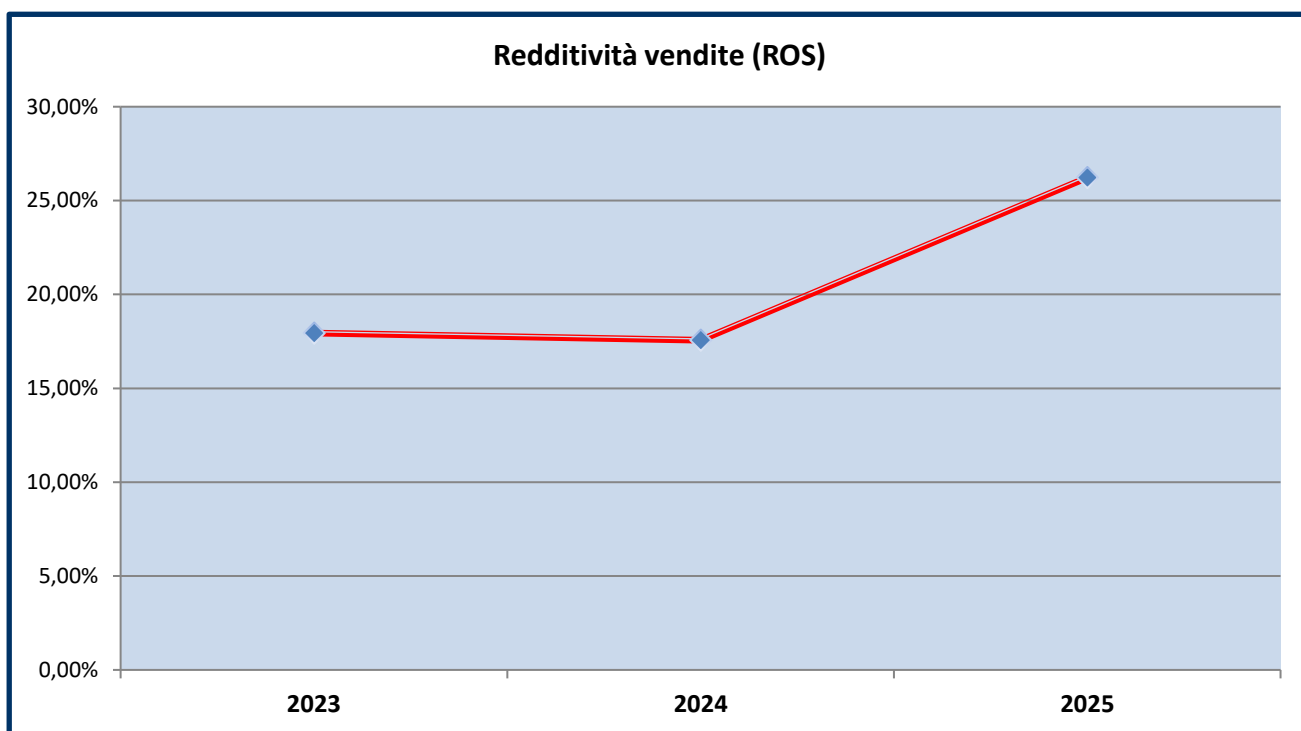
Per quanto riguarda invece i principali indicatori reddituali, sono state individuate le soglie di allerta. Sarà compito della società monitorare l'andamento temporale di tali indici nonché valutare eventuali correttivi da apportare alle soglie di allerta individuate.

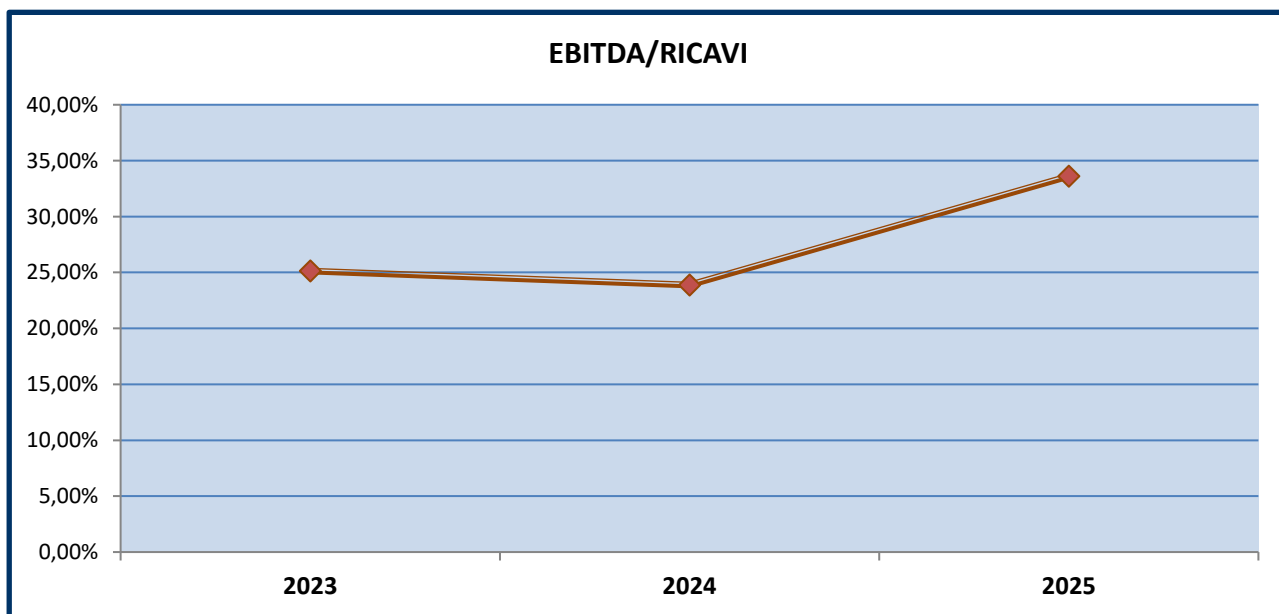
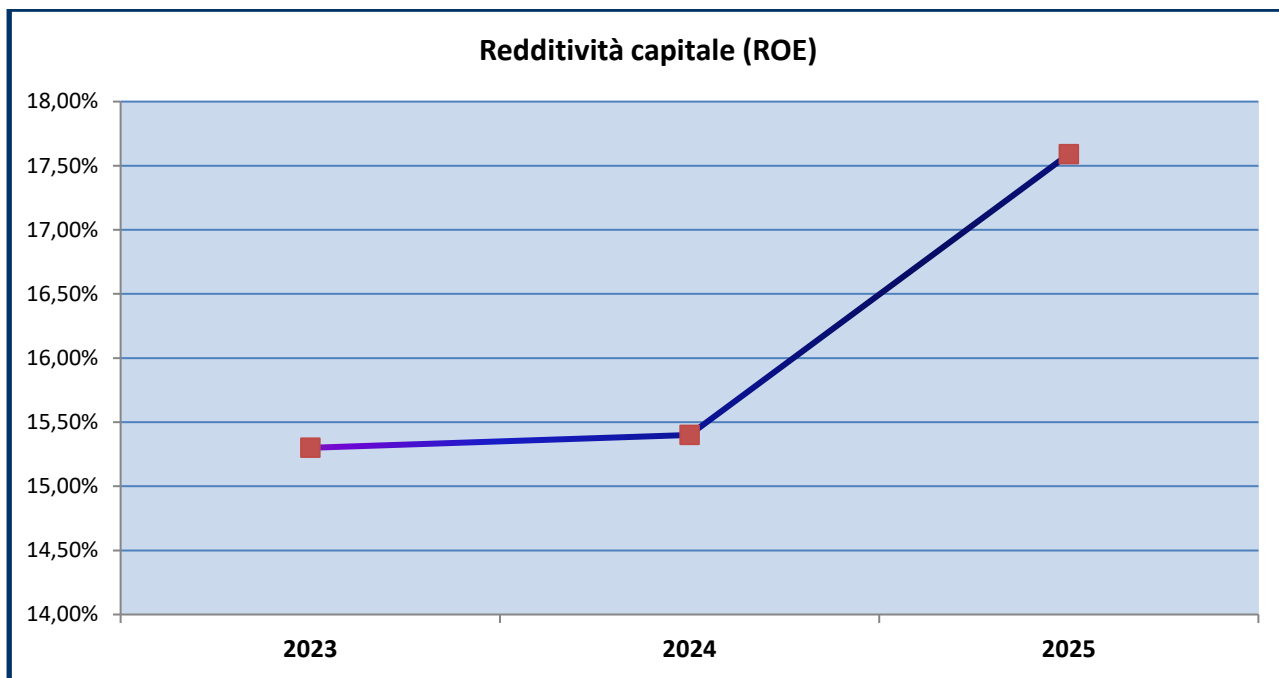
I debiti maggiormente rilevanti sono quelli nei confronti del Socio di maggioranza, Comune di Bologna, pari a Euro 2.445.987 relativo alla costituzione del diritto di superficie sull'area posta in Bologna, stipulata con atto Notaio Rossi rep. 63082 del 29.10.2010. Il rimborso di tale finanziamento avviene in quote annuali, fino al 2040, di

Euro 164.520 cadauna. È inoltre presente il debito per il finanziamento in essere da utilizzare per la ristrutturazione dell'intero immobile pari a Euro 5.500.000.

Sotto vengono riepilogati i principali indici nell'ultimo triennio nonché il relativo andamento all'interno dello stesso arco temporale:

	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	Soglia di allerta
ROS	26,22%	17,56%	17,94%	< 3%
ROI	5,11%	4,01%	4,91%	< 0%
ROE	17,59%	15,40%	15,30%	< 3%
EBITDA/RICAVI	33,60%	23,88%	25,13%	< 3%





Come si può notare tutti gli indici sono stabilmente al di sopra delle soglie di allerta.

INDICATORI DI TIPO QUALITATIVO RICAVATI IN VIA EXTRA-CONTABILE

La valutazione degli aspetti qualitativi, non risultanti dalla contabilità, integra l'analisi per indici sopra riportata e consente di disporre di informazioni aggiuntive sulle tipologie di rischi, che, per loro natura, non possono essere rilevati e misurati con strumenti tradizionali. Tali fattori sono valutati in funzione del tipo di attività svolta da Autostazione. Sono state individuate le aree di rischio rilevanti per la società e i rischi specifici caratterizzanti ciascuna di esse. Le aree di rischio sono considerate al fine di individuare situazioni di difficoltà, anche solo potenziale, tali da pregiudicare nell'immediato ovvero in un ragionevole arco di tempo, la continuità aziendale.

AREA DI RISCHIO	CLASSE DI RISCHIO	RISCHI	DEFINIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI EVENTI	PROPENSIONE AL RISCHIO	STRATEGIA AZIENDALE
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"> Si tratta di rischi che riguardano l'operatività tipica dell'Impresa, riconducibili alla manifestazione di eventi che possono pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi di efficienza, efficacia, economicità, e la qualità dei servizi erogati. </p> <p style="text-align: center;">di Processo</p>					
	Rispetto di leggi, delle normative e dei Contratti	3	<p>Mancato rispetto delle leggi e delle normative di riferimento (con rischio di incorrere in sanzioni penali e/o amministrative, etc.).</p> <p>Mancato aggiornamento rispetto alle normative vigenti</p> <p>Inaccurato o incompleto rispetto degli adempimenti fiscali</p> <p>Commissione dei reati ed illeciti</p>	medio-basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Formazione ai dipendenti sulle normative di riferimento e sulle procedure ° Uniformare i comportamenti secondo l'interpretazione «sostanziale» delle leggi e delle normative di riferimento, assicurando sempre la soluzione più efficiente per la collettività. ° Monitoraggio sulle attività ° Stesura e aggiornamento della Pia (Piano informativa autostazione) ° Regolamento e Mappatura degli affidamenti <p>L'attuazione e il monitoraggio sono nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione e del Responsabile dell'Ufficio, RUP, RSPP</p>
	contrattualistica sia dei fornitori che dei clienti	2	<p>Mancato rispetto del Contratto di servizio o fornitura e rischio di modifiche unilaterali al Contratto da parte dell'Amministrazione di riferimento o del quadro normativo (normativa appalti).</p> <p>Mancato rispetto delle Autorizzazioni emesse o dei contratti stipulati</p>	medio-basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Assicurare la corretta esecuzione degli obblighi contrattuali nonché una efficace gestione della stessa ° Formazione ° Procedure dedicate ad ogni processo <p>L'attuazione e il monitoraggio sono nella responsabilità del RUP e del Consiglio di Amministrazione e del Responsabile dell'Ufficio</p>
	disposizioni interne e delle procedure di riferimento	2	<p>Danno d'immagine per il mancato rispetto di disposizioni interne</p> <p>Mancato rispetto agli obblighi di pubblicazione</p> <p>Accesso agli atti</p> <p>Mancato rispetto dei principi etici della società da parte dei fornitori, partner e dipendenti della stessa</p>	medio-basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Comunicare adeguatamente e tempestivamente le disposizioni interne e adottare soluzioni organizzative volte a monitorare il rispetto degli stessi. ° Formazione sulle procedure interne, dei regolamenti e codice etico ° Monitoraggio sugli obblighi di pubblicazione <p>L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione e al RPCT</p>
	Ambiente, salute e sicurezza	2	<p>rischio che il mancato rispetto della normativa da applicarsi sul luogo di lavoro in tema di ambiente, salute e sicurezza comporti danni economici e reputazionali per l'impresa</p>	basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Comunicare adeguatamente e tempestivamente le disposizioni interne e adottare soluzioni organizzative volte a monitorare il rispetto degli stessi. ° Formazione sulle procedure interne e codice etico ° Monitoraggio sugli obblighi normativi ° Regolamento e Mappatura degli affidamenti ° Monitoraggio del Documento della valutazione dei rischi ° Monitoraggio Protocolli di sicurezza ° Procedure tutela ambiente <p>L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione e RSPP</p>
Privacy	1	<p>possibilità che si agisca nel mancato rispetto della normativa sulla Privacy</p>	basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Comunicare adeguatamente e tempestivamente le disposizioni interne e adottare soluzioni organizzative volte a monitorare il rispetto degli stessi. ° Formazione sulle procedure interne e codice etico ° Monitoraggio sugli obblighi normativi ° Procedura tutela dipendenti (Whistleblowing) ° Software Digital Hub dedicato alla gestione della privacy <p>L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione e DPO</p>	

AREA DI RISCHIO	CLASSE DI RISCHIO	RISCHI	DEFINIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI EVENTI	PROPENSIONE AL RISCHIO	STRATEGIA AZIENDALE
STRATEGICA Si tratta di rischi di origine esterna o interna, derivanti dalla manifestazione di eventi che possono condizionare il grado di successo delle strategie aziendali	Ambientale	1	<ul style="list-style-type: none"> - Rischio del ripetersi di un evento pandemico che potrebbe determinare danni economici e patrimoniali - Rischio conflitto internazionaee che potrebbe determinare danni economici e patrimoniali 	basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Valutare se esistono e stipulare polizze assicurative dedicate non potendo diversificare la tipologia di attività di una Autostazione L'attuazione e il monitoraggio sono nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione
	Errata gestione degli investimenti e del patrimonio	1	Rischio che la fase di progettazione non sia adeguatamente monitorata e provochi ripercussioni sull'operatività della Società	media	<ul style="list-style-type: none"> ° Attivare sistemi di supervisione e controllo per il costante monitoraggio delle fase di progettazione unitamente anche alla programmazione di incontri con gli Enti preposti al rilascio delle concessioni. L'attuazione e il monitoraggio sono nella responsabilità del Rup e del Consiglio di Amministrazione

AREA DI RISCHIO	CLASSE DI RISCHIO	RISCHI	DEFINIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI EVENTI	PROPENSIONE AL RISCHIO	STRATEGIA AZIENDALE
Finanziaria I rischi finanziari sono principalmente correlati alla gestione e al monitoraggio dei flussi di cassa necessari per lo svolgimento dell'attività aziendale	Liquidità	1	<ul style="list-style-type: none"> - Rischio di non essere in grado di far fronte ai fabbisogni finanziari attesi - Rischio connesso alla capacità di gestire e monitorare i flussi di cassa del sistema aziendale necessari per lo svolgimento delle attività pianificate e per il raggiungimento degli obiettivi previsti 	medio	<ul style="list-style-type: none"> ° Gestire la liquidità, attraverso un costante controllo. ° Mappatura e aggiornamento della gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio ° Stesura del Pef ° Formazione sulle procedure, regolamenti e codice etico L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione e del Responsabile Amministrativo
	Tasso	1	Perdite economiche/finanziarie derivanti da variazione dei tassi d'interesse con impatto sui livelli degli oneri/proventi finanziari originati da attività e passività a tasso variabile e sul valore di attività e passività finanziarie a tasso fisso	basso	<ul style="list-style-type: none"> ° Assicurare le migliori condizioni sui conti correnti ° Assicurare i finanziamenti a tasso fisso L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione
	Controparti	1	Rischio di inadempimento di una controparte alle proprie obbligazioni	medio	<ul style="list-style-type: none"> ° Operare con controparti che presentano rating adeguati ° Monitoraggio di ogni attività finanziaria ° Monitoraggio dello scadenziario dei crediti L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione

AREA DI RISCHIO	CLASSE DI RISCHIO	RISCHI	DEFINIZIONE DELLA TIPOLOGIA DI EVENTI	PROPENSIONE AL RISCHIO	STRATEGIA AZIENDALE
RISCHI DI INFORMATION TECHNOLOGY (IT) Includono i rischi correlati al corretto trattamento e alla protezione della confidenzialità dell'informazione automatizzata e delle risorse usate per acquisire, memorizzare, elaborare e comunicare tale informazione.		1	rischio che il sistema informativo aziendale presenti livelli di vulnerabilità (alterazione, manipolazione e/o perdita dei dati) tali da inficiare la completezza, l'affidabilità, la riservatezza delle informazioni e, più in generale, l'operatività aziendale.	medio-basso	* Monitoraggio e pianificazione triennale sulla vulnerabilità aziendale * Passaggio a programmi in Sas * Monitoraggio back up e test restore * Formazione sulle procedure, regolamenti e codice etico L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione
		1	rischio che si determini un'interruzione della normale operatività dell'impresa causata dall'indisponibilità/inaccessibilità dei sistemi informativi.	medio-basso	* Monitoraggio del gruppo elettrogeno e i gruppi di continuità * assistenza 24 h 7 gg su 7 gg * stesura procedure dedicate * Passaggio dei programmi informativi in Sas * Monitoraggio back up L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione
		1	rischio legato alla possibilità che l'infrastruttura IT (organizzazione, processi e sistemi) o la struttura organizzativa dell'IT (funzionale e dimensionale) non siano adeguate alle dimensioni e/o alle esigenze dell'impresa e non riescano a supportare, adeguatamente, l'operatività aziendale.	medio-basso	* Monitoraggio e pianificazione triennale sulla vulnerabilità aziendale * Installazione di Data Center dedicati con supporti ups e generatori * Passaggio a programmi in Sas * Monitoraggio back up * Formazione sulle procedure, regolamenti e codice etico L'attuazione e il monitoraggio è nella responsabilità del Consiglio di Amministrazione

7. CONCLUSIONI.

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex art. 6, co. 2 e 14, co. 2, 3, 4, 5 del d.lgs. 175/2016 inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società, allo stato attuale sia da escludere.

In relazione al nuovo Codice della Crisi di impresa si attesta che la Società non ha segnali di previsione di cui al comma 3 dell'ART 3 DECRETO LEGISLATIVO 12 gennaio 2019 infatti non ha:

- debiti per retribuzioni scaduti da almeno trenta giorni pari a oltre la metà dell'ammontare complessivo mensile delle retribuzioni;
- debiti verso fornitori scaduti da almeno novanta giorni di ammontare superiore a quello dei debiti non scaduti;
- esposizioni nei confronti delle banche e degli altri intermediari finanziari che siano scadute da più di sessanta giorni o che abbiano superato da almeno sessanta giorni il limite degli affidamenti ottenuti in qualunque forma purché rappresentino complessivamente almeno il cinque per cento del totale delle esposizioni;
- una o più delle esposizioni debitorie previste dall'articolo 25-novies, comma 1.

C. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO

Ai sensi dell'art. 6, co. 3 del d.lgs. 175/2016:

"Fatte salve le funzioni degli organi di controllo previsti a norma di legge e di statuto, le società a controllo pubblico valutano l'opportunità di integrare, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell'attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:

- regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della società alle norme

di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;

b) un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza rispetto alla dimensione e alla complessità dell'impresa sociale, che collabora con l'organo di controllo statutario, riscontrando tempestivamente le richieste da questo provenienti, e trasmette periodicamente all'organo di controllo statutario relazioni sulla regolarità e l'efficienza della gestione;

c) codici di condotta propri, o adesione ai codici di condotta collettivi aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell'attività della società;

d) programmi di responsabilità sociale dell'impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea".

In base al co. 4:

"Gli strumenti eventualmente adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio di esercizio".

In base al co. 5:

"Qualora le società a controllo pubblico non integrino gli strumenti di governo societario con quelli di cui al comma 3, danno conto delle ragioni all'interno della relazione di cui al comma 4".

Nella seguente tabella si indicano gli strumenti integrativi di governo societario:

RIFERIMENTI NORMATIVI	OGGETTO	STRUMENTI ADOTTATI	MOTIVI DELLA MANCATA INTEGRAZIONE
Art. 6 comma 3 lett. a	Regolamenti Interni	<p>La Società ha adottato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regolamento Autostazione di Bologna • Regolamento affidamenti • Regolamento per il reclutamento e della progressione del personale • Regolamento diritto accesso agli atti Civico e Accesso generalizzato • La Società è tenuta ad osservare misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi (Prospetto Informativo dell'Autostazione di Bologna S.r.l. redatto in conformità all'Allegato A (Atto di regolazione) alla delibera n. 56 del 30 maggio 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Pia annualmente aggiornata e pubblicata sul sito della Società. • Regolamento incentivi tecnici • Regolamento parcheggio • Regolamento Data Protection Policy 	
Art. 6 comma 3 lett. b	Ufficio di Controllo	<p>La Società, ha attivato un audit mensile con tutti i dipendenti per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avere il controllo delle procedure 	La Società in considerazione delle dimensioni della

		<p>e degli obiettivi dal 2024</p> <ul style="list-style-type: none"> - potenziare il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi - avere la determinazione e supervisione degli obiettivi da raggiungere, attraverso una gestione continua dei rischi correlati alle strategie e alle performance organizzative <p>Unitamente poi al Responsabile del Personale si programmano formazioni (interne ed esterne) al fine di promuovere una cultura organizzativa orientata all'esercizio quotidiano sul campo: dell'etica, della trasparenza, dell'<i>accountability</i>, della comunicazione, della partecipazione e della <i>privacy</i></p>	<p>struttura organizzativa e dell'attività svolta non ha ritenuto di dotarsi di internal audit ulteriori dedicati.</p> <p>La Società è dotata oltre che dell'Organo di Controllo di un Organismo di Vigilanza.</p>
Art. 6 comma 3 lett. c	Codice di condotta	<p>La Società ha adottato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piano della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza ex legge 190/2012 • Modello di Organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 • Codice Etico e sistema disciplinare 	
Art. 6 comma 3 lett. d	Programmi di responsabilità sociale	<p>La Società ha sottoscritto due protocolli di intesa con le Istituzioni al fine di tutelare il reclutamento di personale o proprio o di Sito.</p> <p>La Società è tenuta ad osservare misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi.</p>	

D) CONTABILITA' SEPARATA EX ART. 6, CO. 1, TUSP

La Società non è tenuta ad istituire una contabilità separata analitica in quanto le attività da essa svolte, rispetto alla gestione dell'impianto Autostazione sono di natura accessoria e complementare all'attività principale, che costituisce oggetto esclusivo della società.

RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'esercizio in commento, la Società non ha svolto attività di Ricerca e Sviluppo.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTI

Autostazione di Bologna S.r.l. è una Società in House sottoposta al controllo analogo congiunto del Comune e della Città Metropolitana di Bologna.

Il Controllo analogo viene esercitato dai Soci anche a seguito art. 13.2 dello Statuto Sociale che riserva alla competenza dei soci:

a) l'approvazione del bilancio, integrato/corredato della relazione sul governo societario richiesta ai sensi delle leggi vigenti e la destinazione degli utili;

b) la determinazione della durata del mandato dell'organo amministrativo – nominato con le modalità di cui al successivo art. 15 - nonché del compenso ad esso spettante oltre ad un eventuale importo complessivo a disposizione per la remunerazione di eventuali particolari cariche attribuite agli Amministratori;

- c) la determinazione del compenso dei sindaci nominati con le modalità di cui al successivo art. 25;
- d) le modificazioni dello statuto;
- e) la decisione di compiere operazioni che comportano una sostanziale modificazione dell'oggetto sociale o una rilevante modificazione dei diritti dei soci;
- f) lo scioglimento e la liquidazione della Società nonché la nomina dei liquidatori e i criteri di svolgimento della liquidazione;
- g) l'approvazione degli atti di programmazione, dei piani operativi e dei budget annuali, dei piani di investimento e di quelli di assunzione del personale, proposti dall'organo amministrativo;
- h) l'alienazione, compravendita e permuta riferite a beni immobili, brevetti, rami d'azienda;
- i) le prestazioni di garanzia, fidejussioni, e concessioni di prestiti nonché la concessione di diritti reali di garanzia su beni immobili;
- l) l'assunzione di mutui;
- m) l'assunzione di attività o di servizi, ricompresi nello scopo sociale, e la dismissione di attività o di servizi già esercitati;
- n) l'emissione di titoli di debito;
- o) i criteri di determinazione delle tariffe di pedaggio da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico accedenti la Stazione;

Inoltre ai fini di una maggiore consapevolezza e conoscenza dei soci sull'attività da svolgere da parte della Società, l'avviso di convocazione del Consiglio di Amministrazione, con il relativo Ordine del Giorno, è inviato, oltre che ai componenti del Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale anche ai Soci.

La Società non detiene partecipazioni in altre Società del Gruppo.

Nel corso dell'esercizio sono proseguiti i rapporti con gli Enti controllanti e le varie consociate.

Il dettaglio e la natura di tali rapporti sono riepilogati nella seguente tabella.

SOCIETA'	Crediti finanziari al 31/12/2025	Crediti comm.li al 31/12/2025	Debiti comm.li al 31/12/2025
Comune di Bologna FINANZIMENTO SOCI	0	0	5.500.000
Comune di Bologna DIRITTO DI SUPERFICIE	0	0	2.445.987

L'importo dei debiti e dei costi nei confronti del Comune di Bologna sono relativi alla costituzione del diritto di superficie sull'area posta in Bologna, stipulato con atto del Notaio Rossi rep. 63082 del 29.10.2010, dal quale si evince che la modalità di pagamento del diritto di superficie è rateale.

Vi sono inoltre debiti, pari ad euro 5.500.000, sempre nei confronti del Comune di Bologna per un finanziamento effettuato nel corso degli ultimi tre esercizi.

Si evidenziano inoltre le seguenti voci di costo che interessano i rapporti con il Comune di Bologna, quale Ente pubblico preposto alla riscossione:

DESCRIZIONE COSTI E RICAVI DI COMPETENZA 2025	COMUNE DI BOLOGNA
	COSTO
CANONE UNICO (EX IMPOSTA DI PUBBLICITA')	8.282,00 €
TARI	68.534,11 €
I.M.U.	72.207,00 €
INTERESSI PASSIVI FINANZIAMENTO COMUNE DI BOLOGNA	46.000,00 €
VALORI BOLLATI SU FT. INTERESSI	2,00 €
QUOTA ANNO 2025 DIRITTO SUPERFICIE A COSTO	158.950,54 €
TOTALE	353.975,65 €
	RICAVI
INDENNIZZO UTILIZZO PIAZZALE ANTISTANTE 2025	41.759,04 €
RESTITUZIONE IMPORTO NON DOVUTO (DIRITTI)	1.080,00 €
TOTALE	42.839,04 €

Le voci di ricavi sono rappresentate dall'indennizzo, per indennità di occupazione temporanea, del terreno antistante l'autostazione per il cantiere del tram da parte del Comune di Bologna.

Non esistono situazione debitorie e creditorie nei confronti del Socio Città Metropolitana di Bologna.

Si evidenziano inoltre le seguenti voci di costo che interessano i rapporti con soggetti del perimetro di consolidamento Enti Soci, relativi a rapporti di debito/credito e costo/ricavo per intero, senza compensazioni:

DESCRIZIONE COSTI E RICAVI DI COMPETENZA	INTERPORTO
	IMPONIBILE
	COSTO
PRESTAZIONE VARIA (NEVE)	2.100,00
TOTALE	2.100,00 €

DESCRIZIONE COSTI E RICAVI 2025	TPER
	RICAVI
RIMBORSO SPESE BIGLIETTERIA E SALETTA	11.196,73 €
AFFITTI	8.011,78 €
PEDAGGI	430.858,58 €
STALLI SERVIZI PEDAGGI	31.256,69 €
STALLI CORRENTE	0,00 €
AUTO CORRENTE IN PARCHEGGIO	48,77 €
TOTALE	481.372,55 €

AZIONI PROPRIE – AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLANTI

La Società è un S.r.l., la Società non detiene anche per il tramite di Società fiduciarie o interposta persona proprie e azioni o quote di Società controllanti, né tantomeno si è proceduto all'acquisto o alienazione nel corso dell'esercizio di azioni o quote di Società controllanti.

Autostazione di Bologna S.r.l. è una Società in House sottoposta al controllo analogo congiunto del Comune e della Città Metropolitana di Bologna.

FATTI DI RILIEVO ED EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi mesi del corrente anno 2026 è proseguita l'attività caratteristica della società. Si è proceduto regolarmente al pagamento delle fatture e degli altri debiti che risultavano sospesi alla data di chiusura del bilancio.

Prosegue la restituzione del finanziamento ottenuto con l'intervento del Fondo di Garanzia per le PMI ai sensi della L. 662/96 per il 90 % dell'importo finanziato, in base a quanto previsto dal Decreto Legge 8 aprile 2020 n.23- Decreto Liquidità. Il finanziamento, della durata di 72 mesi di cui 24 mesi di preammortamento, era stato sottoscritto con un tasso d'interesse fisso e con rata di rimborso trimestrale.

Inoltre, sempre dal punto di vista finanziario, si segnala che in data 2 dicembre 2021, con atto dirigenziale n° Proposta: DD/PRO/2021/16244, n° Repertorio: DD/2021/16592, P.G. n°: 544553/2021 il Comune di Bologna ha impegnato la somma di euro 7.500.000 per la concessione di un prestito fruttifero alla nostra società.

L'erogazione del prestito sta avvenendo mediante 5 tiraggi, di cui il primo, pari ad euro 500.000, avvenuto nel corso dell'esercizio 2022, il secondo, pari ad euro 1.200.000, avvenuto nel 2023, il terzo nel 2024 pari ad euro 2.000.000 e euro 1.800.000 avvenuto nell'esercizio in commento e con ultimo tiraggio nell'anno 2026. La restituzione del prestito avverrà a partire dall'anno 2028 fino al 2040: negli esercizi dal 2022 al 2027 avverrà la corresponsione dei soli interessi di preammortamento con tasso di interesse annuo pari al 1%.

Per quanto riguarda l'evoluzione della gestione, si segnala che, in data 27 febbraio 2026, la società ha provveduto ad inoltrare ai Soci la richiesta di approvazione del budget 2026.

L'approvazione del budget e dei relativi investimenti in esso contenuti, determinerà notevoli modifiche nella gestione dell'impianto e delle risorse finanziarie dei prossimi anni.

Il progetto di riqualificazione è partito e sta per realizzarsi. Questo investimento è la risposta che i cittadini aspettano da anni e la reale possibilità di creare un polo sinergico con le attività di rilancio sociale di Piazza XX Settembre: Autostazione potrebbe davvero svolgere una funzione chiave nel processo di riqualificazione urbana.

Nonostante le difficoltà economiche affrontate negli ultimi anni, rimane, da parte della Società, la ferma volontà di proseguire il programma di investimenti e ammodernamenti già avviati, giudicati essenziali per fare dell'Autostazione non solo un luogo di passaggio funzionale-strumentale, ma anche uno spazio pubblico in senso lato, che fornisca servizi per tutti, passeggeri e non.

In relazione al rischio del mancato incasso del credito per posizioni di clienti potenzialmente sofferenti, la Società ha creato un fondo svalutazione crediti ritenuto idoneo a coprire eventuali insolvenze e controllerà posizione per posizione al fine di individuare possibili rischi. Ad oggi non sono presenti situazione creditizie critiche.

In linea generale il sistema di controllo interno e i piani di azione posti in essere dalla Società sono finalizzati a garantire la continuità del servizio e la salvaguardia del patrimonio sociale, nel pieno rispetto di leggi, regolamenti e – non in ultimo - della buona amministrazione.

RISULTATO DELL'ESERCIZIO

Per quanto riguarda la destinazione del risultato di esercizio, si propone di accantonare l'utile conseguito, pari ad € 601.117,41, alla riserva straordinaria, avendo la riserva legale già raggiunto il limite stabilito dal Codice Civile.

Sulla scorta delle indicazioni che sono state qui fornite, Vi invitiamo ad approvare il bilancio chiuso al 31/12/2025 e la proposta di destinazione dell'utile sopra formulata.

Bologna, 27 Marzo 2026

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

FRANCESCA PUGLISI

