SOMMARIO

1. RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE 4

Lettera agli stakeholder DNF 6

TPER in sintesi 10

Guida al Bilancio integrato DNF 13

TPER 14

La performance economico-finanziaria 16

Highlights finanziari 16

Gestione economica consolidata 18

Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata 22

Andamento economico-finanziario di TPER S.p.A. 27

Struttura patrimoniale-finanziaria 31

Gestione operativa e principali eventi del 2023 35

Eventi successivi al 31 dicembre 2023 40

Valore economico distribuito 42

Contributi pubblici 44

Analisi dell'impatto economico sul territorio – analisi del valore esteso 45

Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D. Lgs n. 254/2016) DNF 53

Nota metodologica DNF 53

Il gruppo TPER DNF 55

Sedi DNF 58

Contesto di riferimento e scenari DNF 58

Il quadro normativo e regolatorio DNF 60

La pianificazione locale DNF 63

Strategia e obiettivi DNF 68

Servizi per il territorio DNF 73

I mezzi TPER DNF 77

Investimenti e innovazione DNF 82

Gli stakeholder DNF 89

Governance e condotta responsabile del business DNF 91

Temi materiali DNF 100

La gestione dei rischi DNF 106

Etica e integrità DNF 115

Clienti DNF 121

Sostenibilità ambientale DNF ... 125
Reporting Tassonomia Unione Europea DNF ... 142
L'organizzazione interna – Le risorse umane DNF ... 152
Salute e sicurezza sul lavoro DNF ... 167
L'impegno di TPER nel territorio DNF ... 174
GRI Content Index – Indice degli Indicatori GRI DNF ... 180
Tabelle tassonomia UE – Regolamento EU 2021/2178 DNF ... 206
Proposta di destinazione del risultato ... **214**

2. BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2023 ... 216

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ... 218
Conto economico consolidato ... 222
Conto economico complessivo consolidato ... 224
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato ... 226
Rendiconto finanziario consolidato ... 228
Note illustrative ... 230
Informazioni generali ... 230
Forma e contenuto del bilancio consolidato ... 230
Criteri, procedure e area di consolidamento ... 232
Principi contabili e criteri di valutazione applicati ... 234
Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2023 e principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti e non ancora in vigore ... 251
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ... 252
Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico ... 254
Impatti derivanti dal cambiamento climatico ... 255
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ... 257
Informazioni sulle voci del conto economico ... 281
Altre informazioni finanziarie ... 293
Determinazione del *fair value* ... 301
Garanzie ... 302
Rapporti con parti correlate ... 303
Compensi ad amministratori, sindaci e società di revisione ... 306
Settori operativi ... 307
Ordinativi per investimenti ... 309
Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e vantaggi economici L. 124/2017 ... 310

3. BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2023 312

Situazione patrimoniale e finanziaria 314

Conto economico 317

Conto economico complessivo 319

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto 320

Rendiconto finanziario 322

Note illustrative 324

Informazioni generali 324

Forma e contenuto del bilancio 324

Principi contabili e criteri di valutazione applicati 325

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2023 e principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti e non ancora in vigore 341

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio 342

Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico 344

Impatti derivanti dal cambiamento climatico 345

Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale e finanziaria 347

Informazioni sulle voci del conto economico 373

Altre informazioni finanziarie 384

Informazioni integrative sugli strumenti finanziari 390

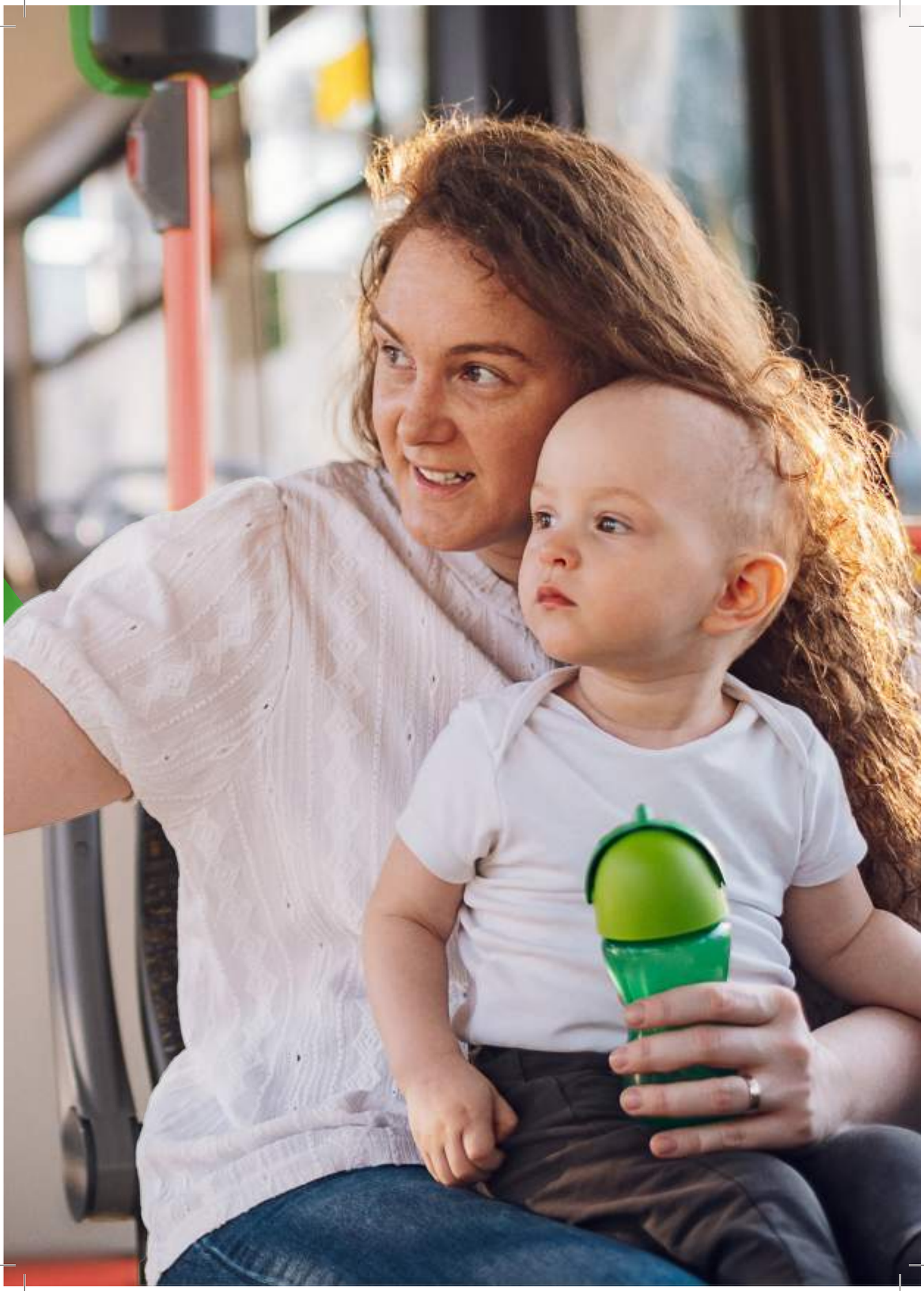
Determinazione del fair value 391

4. RELAZIONI AL BILANCIO 2023 398

Relazione del Collegio Sindacale 400

Relazioni della Società di revisione 412

1. RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE



DNF

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

GRI 2-22

In un persistente scenario di grandi incertezze geopolitiche e di profonde trasformazioni culturali e industriali, anche il 2023 è stato caratterizzato da forte instabilità: prosegue infatti il conflitto in Ucraina e si assiste alla destabilizzazione in Medio Oriente in seguito alla crisi israelo-palestinese, mentre guardando gli aspetti economici e industriali da una parte il perdurare dell'inflazione ha eroso il potere d'acquisto e acuito le disuguaglianze, dall'altra la politica monetaria restrittiva ha rallentato la crescita post-pandemica.

Sul fronte ambientale, nel 2023 si è assistito alle inevitabili conseguenze dei cambiamenti climatici, confermando l'urgenza di affrontare in modo strutturale, con obiettivi definiti e risultati misurabili, la transizione tecnologica in molti settori e fra questi quello della mobilità.

In questo contesto, il mondo della mobilità sta attraversando una fase di straordinari cambiamenti che si collegano alle esigenze di una mobilità sostenibile e allo sviluppo di tecnologie fortemente innovative e ancora in continua evoluzione inerenti ai sistemi di trasporto e alimentazione e a sviluppi digitali fondamentali sia nel campo dell'organizzazione delle attività che dei servizi. Questi cambiamenti sono al centro delle scelte operate dagli enti e da TPER stessa, come già evidenziato nei piani industriali e di investimento approvati e affrontati negli anni recenti.

Pur nelle gravi difficoltà sopra descritte, TPER ha registrato nel 2023 risultati economici positivi grazie alla stabilità aziendale, alla sana e prudente gestione consolidata negli anni, alle competenze sviluppate in azienda per gestire e attuare programmi a breve e a lungo termine.

Il bilancio consolidato TPER chiude con un utile pari a 8,5 milioni di euro. Il risultato positivo è stato determinato da risultati a livello di gruppo collegati al settore ferroviario e anche dalla ripresa del numero dei passeggeri, che ha influito in parte sulle dinamiche dei ricavi che nel 2022 erano di fatto compensati dai ristori per il settore derivanti dal Covid. Il totale dei passeggeri è aumentato del 20% rispetto all'anno precedente, recuperando quasi totalmente il gap rispetto ai dati del 2019.

La solidità aziendale consente di non ridurre gli investimenti. Obiettivo di TPER è, anzi, quello di proseguire nello sforzo di accelerazione della transizione ecologica e tecnologica, realizzando un piano di investimenti molto sfidante, ma altrettanto necessario per rispondere positivamente alle sfide di un futuro in cui l'attrattività del trasporto pubblico sarà sempre più importante per le persone e i territori.

La spinta sull'innovazione continuerà a essere un driver strategico e gli investimenti tengono conto delle nuove tecnologie disponibili per i sistemi di trasporto (dal metano liquido, al biometano, all'elettrico e all'idrogeno fuel cell) in ogni differente ambito di servizio.

Altrettanto impegno è dedicato all'innovazione nel campo delle tecnologie digitali, con attenzione ai temi della cyber security e allo sviluppo di tecnologie per gli utenti (ad esempio la piattaforma Maas Roger e i sistemi pagamento EMV) e per l'organizzazione delle attività aziendali.

Con riferimento agli aspetti sociali, è stata data massima attenzione ai temi dell'occupazione e della gestione del personale, puntando alla valorizzazione delle persone e allo sviluppo continuo. È stato mantenuto il piano di assunzioni programmato e sono state confermate le politiche di welfare e le attività formative, dando particolare attenzione allo sviluppo di relazioni industriali attente e coerenti con il contesto aziendale e prevedendo il riconoscimento di premialità al personale collegata ai risultati aziendali raggiunti. Il Gruppo conta 2346 persone, oltre il 20% sono donne, percentuale in lieve crescita rispetto agli anni passati. La quasi totalità del personale (98%) è a tempo indeterminato, mentre il 91% dei contratti è full time. TPER mantiene forte impegno e la costante attenzione alla sicurezza sui luoghi di lavoro.

Quello del 2023 è il terzo bilancio integrato di TPER: contiene, infatti, sia il bilancio societario e consolidato, sia la rendicontazione di sostenibilità. Questa scelta non è pura formalità, ma la naturale conseguenza delle strategie aziendali che integrano nell'attività reale l'impegno sui servizi, sugli investimenti materiali e immateriali e sulle persone con quello di una gestione economico-finanziaria attenta e sostenibile. Il bilancio contiene pertanto indicatori di rendicontazione coerenti con le scelte effettuate già negli anni scorsi in cui è stata prevista una specifica attenzione ai temi ESG (Environmental, Social, Governance) e agli obiettivi SDGs (Sustainable Development Goals) perseguendo un coerente percorso di crescita come Gruppo della mobilità sostenibile.

Il bilancio integrato comprende, nella Relazione integrata sulla gestione, le tematiche DNF e sostenibilità secondo le modalità previste dal D.lgs 254/2016, oltre che nel rispetto degli standard internazionali GRI. Si tratta quindi di un documento che rappresenta complessivamente il Gruppo e che intende rivolgersi non solo ad azionisti, analisti e investitori, ma a tutti i portatori di interesse.

In questi ultimi anni la forte e crescente attenzione ai temi ESG è stata accelerata dalla spinta normativa e regolatoria proveniente dall'Europa che ha influito anche sulle dinamiche del mercato finanziario, incaricato, per il tramite della BCE, di diventare il motore della transizione ecologica.

L'importanza riservata ai fattori ESG all'interno del testo indica da un lato una forte attenzione a queste tematiche dal punto di vista della rendicontazione, dall'altro testimonia che tutte le attività legate all'ambiente, alla dimensione sociale e alla governance sono oggetto di pianificazione strategica e operativa da parte dell'azienda, nella logica di creare valore nel lungo termine, anche in tema di gestione dei rischi, non solo finanziari ma anche legati alla sfera umana, ecologica, di governance e di conduzione dell'impresa.

Nel 2023 TPER ha confermato come materiali 10 SDGs sui 17 individuati dalle Nazioni Unite. Con riferimento allo specifico SDG 5 – Gender Equality, TPER ha ottenuto in corso d'anno anche la certificazione UNI PDR 125:2022. Gli SDGs, insieme agli obiettivi materiali, sono stati considerati in fase di pianificazione, stabilendo anche specifici obiettivi di valutazione (MBO) basati su aspetti legati alla sostenibilità.

Tutto questo non è pura rendicontazione, ma un insieme di strumenti per lavorare con impegno a tutti i livelli di Gruppo per affrontare positivamente importanti sfide e raggiungere obiettivi concreti e misurabili. È un percorso difficile per i grandi cambiamenti tecnologici che corrono molto veloci e impattano su tutta la filiera della mobilità, per le incertezze complessive sia di contesto internazionale che di quadro regolatorio e dei finanziamenti pubblici.

Per tutto questo resta e sarà fondamentale la proficua collaborazione con gli azionisti e le istituzioni per il raggiungimento degli obiettivi condivisi, così come è stato essenziale, e lo sarà ancor di più in futuro, il contributo delle donne e degli uomini che operano nel Gruppo TPER, che, anche a nome del Consiglio di Amministrazione, desidero ringraziare anche in sede formale.

TPER a livello aziendale e di Gruppo continuerà a operare in modo convinto con l'ambizione di essere protagonista del settore della mobilità sostenibile. Lo farà investendo in innovazione e persone con sempre maggiore attenzione agli utenti dei servizi e, operando per una gestione corretta ed efficiente delle attività, nell'interesse delle comunità servite, con un impegno ispirato alle competenze, all'inclusività e alla trasparenza, al suo interno così come verso tutti gli stakeholder esterni.

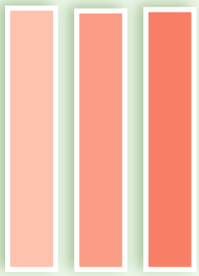
La Presidente e Amministratore Delegato di TPER
Giuseppina Gualtieri

TPER IN SINTESI

INDICATORI **OPERATIVI**

BUS

BUS DI TPER



BUS PARTNER IN TPB-TPF

TRENI

2021 16
2022 16
2023 **16**

Km offerti – gomma
Milioni di Km (Gruppo TPER)

2021 45,9
2021 45,0
2022 **44,0**

I passeggeri — I clienti
Milioni di viaggi

2021 106,3
2021 126,0
2022 **150,7**

Iscritti al servizio di car sharing CORRENTE

2021 46.752
2021 66.745
2022 **81.728**

INDICATORI **ECONOMICO-FINANZIARI**

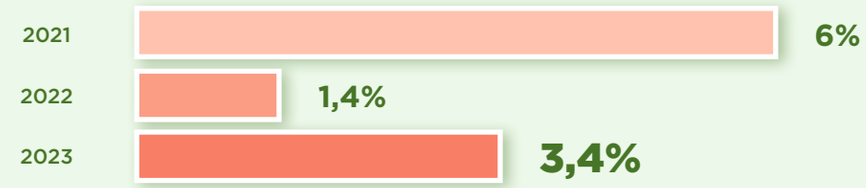
Di seguito vengono esposti i KPI (*Key Performance Indicators*) del periodo e le principali variazioni che hanno caratterizzato l'andamento del Gruppo.

Indicatori economico-finanziari			
KPI economici (in milioni di euro)	**2021**	**2022**	**2023**
Ricavi e altri proventi operativi	288	290	294
Costi e altri oneri operativi	250	257	258
Margine operativo lordo – EBITDA	39	33,2	36,2
% su "Ricavi e altri proventi"	*13%*	*11,4%*	*12,3%*
Margine operativo – EBIT	14	2,7	5,3
% su "Ricavi e altri proventi"	*5%*	*0,9%*	*1,8%*
Risultato netto	7	1,6	8,6
% su "Ricavi e altri proventi"	*2%*	*0,6%*	*2,9%*

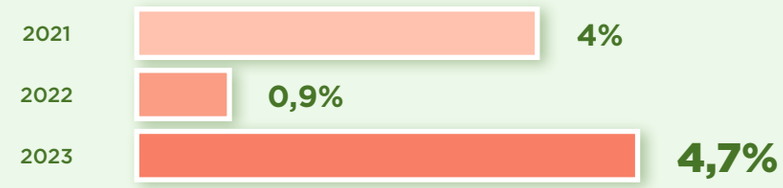
KPI patrimoniali (in milioni di euro)	2021	2022	2023
Attività materiali	178	183	193
Attività immateriali	19	16	13
Attività per diritti d'uso	8	9	9
Patrimonio netto	172	174	182
Posizione finanziaria netta	53	12	24

KPI FINANZIARI

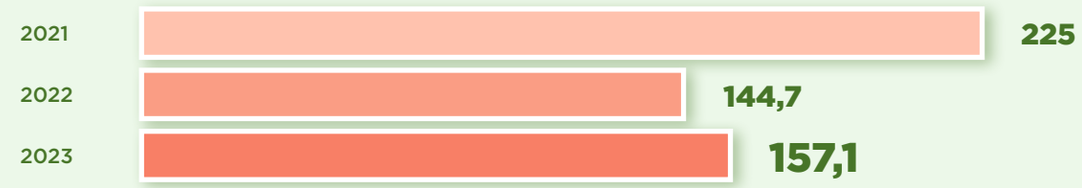
ROI (%)



ROE (%)



CAPITALE INVESTITO NETTO (in milioni di euro)



INDICATORI **SOCIALI**

Dipendenti

2021 **2.320**
2022 **2.345**
2023 **2.346**

Ore di formazione

2021 **66.145**
2022 **60.683**
2023 **59.718**

INDICATORI **AMBIENTALI**

(Riferiti all'intero Gruppo, inclusi i partner dei bacini di Bologna e Ferrara).

		2021	2022	2023
Percorrenza km con automezzi a metano	**Incidenza % sul totale**	28%	38%	41%
Percorrenza km con automezzi elettrici	**Incidenza % sul totale**	4%	5%	5%
Minore CO2 prodotta rispetto all'anno precedente (complessiva, esclusi i servizi ferroviari nell'anno 2019)	%	5,14%	-0,79%	4,67%
Minore emissione di particolati rispetto all'anno precedente	%	-15,1%	-20,81%	-25,93%
Minore emissione di ossidi di azoto rispetto all'anno precedente		-3,4%	-10,80%	-12,75%
Minore emissione di idrocarburi rispetto all'anno precedente	%	-2,1%	-1,31%	-7,96%
Minore emissione di monossido di carbonio rispetto all'anno precedente		+3,25%	-12,89%	-8,89%
CO2 risparmiata grazie all'utilizzo del TPL rispetto all'utilizzo dell'auto privata	**Tonnellate**	**-108mila T** di cui 255 per il servizio Corrente	**-127mila T** di cui 256 per il servizio Corrente	**-160mila T** di cui 180 per servizio Corrente

DNF

GUIDA AL BILANCIO INTEGRATO

Il Bilancio integrato di TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A. è composto dalle seguenti parti:

- Relazione integrata sulla gestione: contiene le informazioni previste dall'articolo 2428 del Codice Civile e dalla normativa applicabile. La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) redatta ai sensi del D. Lgs 254 del 30 dicembre 2016 è compresa, come consentito dal Decreto stesso, all'interno della Relazione sulla gestione in una specifica sezione. La Relazione sulla gestione fornisce le informazioni sui risultati e sull'andamento del Gruppo TPER e della capogruppo TPER, nonché sugli eventi significativi intervenuti nell'esercizio 2023
- Bilancio consolidato del Gruppo TPER al 31 dicembre 2023: prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle movimentazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario) e relative note illustrative
- Bilancio d'esercizio della Capogruppo TPER: (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle movimentazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario) e relative note illustrative
- Relazioni al bilancio 2023: Relazione del Collegio Sindacale e Relazioni della Società di revisione.

La DNF è stata redatta secondo le metodologie e i principi previsti dai GRI Sustainability Reporting Standards (opzione *in accordance*), come definiti dal Global Reporting Initiative (GRI Standards).

Il bilancio consolidato del Gruppo TPER e il bilancio di esercizio di TPER sono stati redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) e omologati dalla Commissione Europea.

La redazione di una Relazione sulla gestione, che comprenda l'informativa di sostenibilità (DNF), richiede un approccio coerente e completo al reporting aziendale, che, riconoscendo la rilevanza strategica delle tematiche di sostenibilità (ESG Environmental – Social – Governance), consente di migliorare la qualità complessiva delle informazioni pubblicate e diffuse, a vantaggio di tutti gli stakeholder. Tale approccio è stato confermato e rafforzato in misura rilevante dall'aggiornamento del quadro normativo di riferimento dell'Unione Europea e dalla Direttiva EU 2022/2464 CSRD Corporate Sustainability Reporting Directive, approvata dal Parlamento Europeo nel mese di novembre 2022 e che troverà applicazione a partire dal reporting societario del prossimo esercizio 2024.

TPER

GRI 2-1 | 2-6 | 2-23

TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A. è una società a capitale pubblico che svolge servizi di trasporto locale automobilistico e ferroviario e altre attività connesse nella filiera della mobilità, sia direttamente sia attraverso società controllate e partecipate, configurandosi come azienda della mobilità in senso ampio, con l'obiettivo di sviluppare il trasporto pubblico e di promuovere una mobilità sostenibile ed efficace nei territori in cui opera. Da settembre 2017 TPER si configura come Ente di Interesse Pubblico, avendo emesso titoli obbligazionari quotati su mercati regolamentati, nello specifico collocati presso l'Irish Stock Exchange.

TPER opera esclusivamente in Italia, con sede centrale a Bologna.

TPER non è soggetta a controllo da parte di un azionista di riferimento. La Regione Emilia-Romagna è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di TPER (46,13%). Gli altri soci sono il Comune di Bologna (30,11%), la Città Metropolitana di Bologna (18,79%), l'Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%), Ravenna Holding S.p.A. (0,04%) e la Provincia di Parma (0,04%).

Inoltre, TPER è titolare di 111.480 azioni proprie (0,16%) del valore nominale di un euro cadauna. Ai sensi dell'art. 2428 CC, si specifica che non vi sono stati nel 2023 acquisti o alienazioni di azioni TPER e non vi sono società che controllano TPER.

Azionisti	Quota %
Regione Emilia-Romagna	46,13%
Comune di Bologna	30,11%
Città Metropolitana di Bologna	18,79%
ACT Reggio Emilia	3,06%
Provincia di Ferrara	1,01%
Comune di Ferrara	0,65%
Provincia di Parma	0,04%
Ravenna Holding	0,04%
Azioni proprie	0,16%
Totale	100,00%

Il Gruppo TPER è uno dei principali operatori di trasporto passeggeri in Italia e la società capogruppo è la più grande azienda dell'Emilia-Romagna per fatturato e volumi di servizio nel settore del trasporto pubblico di persone.

Il Gruppo opera con approccio industriale e secondo regole di mercato, così come definito dalla legge regionale per il settore e come voluto dagli enti soci. È strutturato con un'organizzazione che deriva da specifiche esigenze di svolgimento e sviluppo dei servizi e dalla

scelta di operare anche attraverso accordi industriali con partner privati e pubblici puntando allo sviluppo della mobilità.

Le aree di attività del Gruppo coprono diversi segmenti del settore del trasporto: automobilistico, filoviario, ferroviario. TPER gestisce il TPL (trasporto pubblico locale) su gomma nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara ed il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia attraverso la collegata società a controllo congiunto Trenitalia Tper (TT), sulla base di specifici contratti di servizio, stipulati a seguito di aggiudicazione delle relative procedure ad evidenza pubblica.

I servizi svolti, e in particolare il trasporto pubblico locale, soddisfano bisogni di interesse generale e necessitano di coniugare una gestione sostenibile dal punto di vista economico finanziario con la massima attenzione a obiettivi di qualità, impatto sociale e sostenibilità ambientale. Per perseguire gli obiettivi di sostenibilità e qualità il Gruppo TPER ha improntato il proprio posizionamento strategico in un'ottica industriale e competitiva, attentamente strutturata dal punto di vista degli asset, delle risorse e dell'organizzazione e al contempo puntando all'efficacia gestionale e alla qualità dei servizi per i viaggiatori, con l'obiettivo di crescere nei servizi e sul territorio.

Dall'ottobre 2018 TPER ha avviato CORRENTE, ovvero un servizio di car sharing a flusso libero, con auto elettriche, accessibile attraverso un'applicazione scaricabile da store Apple e Android. È l'unico car sharing in Italia con una flotta di vetture esclusivamente elettriche, che permette di aprire la corsa in una città e terminarla in un'altra. Il servizio è attualmente svolto nei territori delle città di Bologna, Ferrara, Casalecchio di Reno, Imola.

L'evoluzione dell'intermodalità è perseguita sia sviluppando specifici servizi per il trasporto sia puntando su servizi innovativi per l'utenza.

TPER ricopre anche il ruolo di soggetto attuatore di importanti interventi di sviluppo della mobilità nel territorio metropolitano bolognese, quali il completamento della filoviarizzazione delle linee portanti di bus e del Servizio Ferroviario Metropolitano, oltre al sistema di trasporto pubblico su gomma a guida assistita, che prevede l'impiego dei veicoli filoviari Crealis.

La visione di TPER è di migliorare la qualità della vita e dell'ambiente, a vantaggio dei viaggiatori e più in generale del territorio in cui si opera.

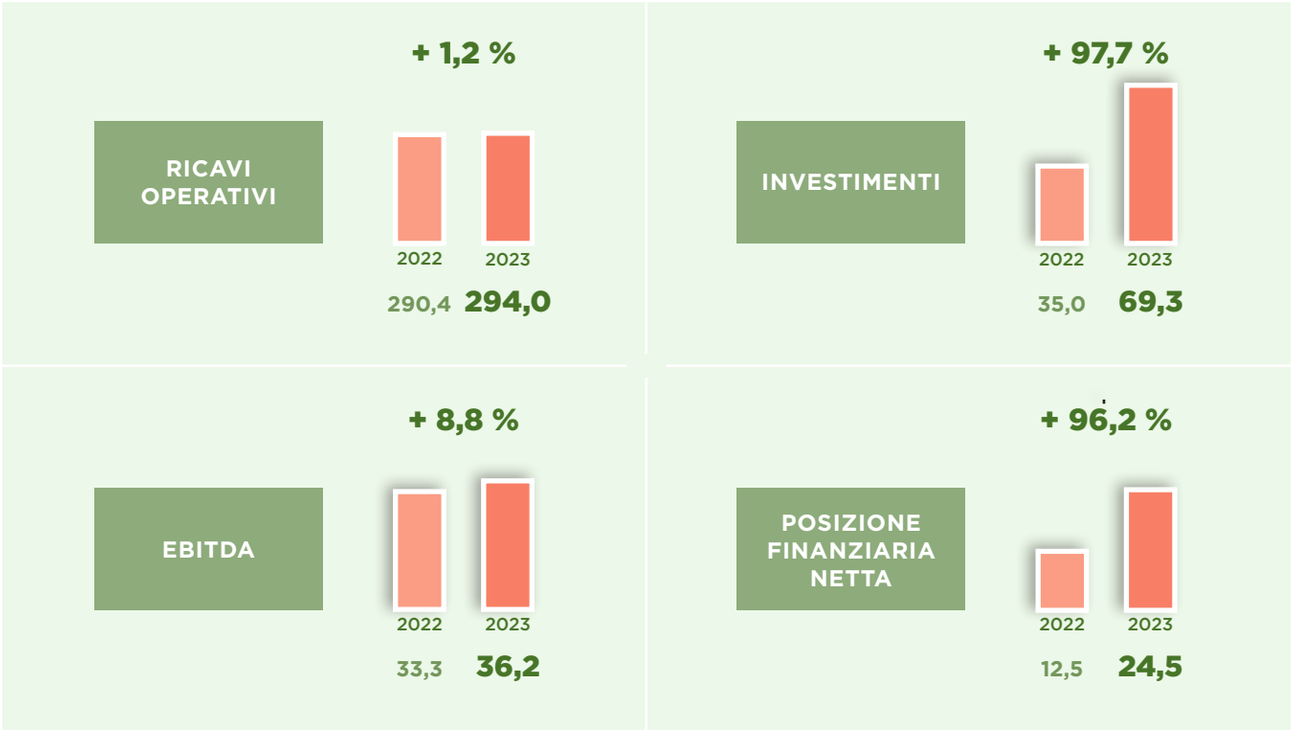
La missione è incentivare e ampliare l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico e di altre attività nel campo della mobilità, proponendosi come Gruppo della mobilità sostenibile, competitivo, innovativo e trasparente, e crescere nei servizi e sul territorio, rispondendo in modo efficace, efficiente ed economico ai bisogni dell'utenza.

Per perseguire la propria missione e realizzare gli obiettivi di sostenibilità e qualità, TPER ha improntato il proprio posizionamento strategico in un'ottica industriale, procedendo alla realizzazione di un'impresa strutturata dal punto di vista degli asset, delle risorse e dell'organizzazione, puntando all'efficacia ed efficienza gestionale e alla qualità dei servizi per i viaggiatori, con un forte impegno negli investimenti e per l'innovazione.

LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA

HIGHLIGHTS FINANZIARI

Principali indicatori economici e finanziari consolidati (€ milioni)



- Ricavi operativi pari a 294,0 milioni di euro, in aumento di 3,6 milioni di euro rispetto al 2022 grazie al miglioramento dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio.
- Margine operativo lordo (EBITDA) pari a 36,2 milioni di euro, in aumento di 2,9 milioni di euro rispetto al 2022 principalmente per effetto dell'incremento dei ricavi operativi e della riduzione dei costi per materie, parzialmente compensati dall'incremento dei costi per il personale.
- Investimenti lordi pari a 69,3 milioni di euro a fronte di investimenti lordi 2022 di 35,0 milioni di euro.
- Posizione finanziaria netta pari a 24,5 milioni di euro in aumento rispetto al 2022 di 12,0 milioni di euro principalmente per effetto delle nuove linee di finanziamento perfezionate nel corso del 2023 e finalizzate a rafforzare la liquidità in vista degli investimenti per i quali il Gruppo si è impegnato.

Andamento economico-finanziario del Gruppo

Al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria, nella presente Relazione sono presentati taluni indicatori alternativi di performance (di seguito anche "IAP") ritenuti significativi per la valutazione dei risultati dell'andamento operativo del Gruppo e della Capogruppo. Si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati, sebbene non siano sostitutivi o alternativi ai risultati presentati nei prospetti determinati applicando i principi contabili internazionali IFRS (nel seguito anche "dati ufficiali") ed esposti nelle sezioni "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023" e "Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023" del presente Bilancio integrato.

All'interno del presente capitolo sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili internazionali IFRS inclusi nel Bilancio consolidato e nel Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP.

Ai fini della predisposizione dei dati del 2023 sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 31 dicembre 2023, che non hanno subito variazioni di rilievo rispetto a quelli utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022. A fini comparativi, talune voci del conto economico sono state oggetto di riclassifica. In particolare le variazioni dei fondi per accantonamenti qualificate classificate nei prospetti per natura, ove possibile, sono state ricomprese nella voce "Variazione dei fondi operativi". Inoltre gli effetti finanziari derivanti dall'attualizzazione dei suddetti fondi sono stati riclassificati per natura tra gli oneri finanziari al netto dei proventi finanziari.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 si è modificato rispetto a quello del 31 dicembre 2022 per effetto dell'inclusione della neocostituita TPH2 S.c.r.l. operante nella realizzazione, nello sviluppo di know-how, nella gestione e commercializzazione di tecnologie innovative in tema di impianti e soluzioni per la produzione e l'alimentazione ad idrogeno dei mezzi di trasporto.

Si evidenzia, infine, che negli esercizi posti a confronto non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate.

GESTIONE ECONOMICA CONSOLIDATA

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO				
Migliaia di euro	**2023**	**2022**	**Variazione** Assoluta	**Variazione** %
Servizi linea TPL	207.991	186.160	21.831	11,7%
Servizi linea ferrovia	27.549	28.223	(674)	-2,4%
Parcheggi e Sharing mobility	2.256	2.062	194	9,4%
Altri ricavi	56.230	73.989	(17.759)	-24,0%
Ricavi operativi	**294.026**	**290.434**	**3.592**	**1,2%**
Costo del personale	(108.431)	(102.636)	(5.795)	5,6%
Costi per servizi	(92.293)	(92.431)	138	-0,1%
Costi per materie	(47.462)	(53.205)	5.743	-10,8%
Godimento beni di terzi	(4.553)	(2.952)	(1.601)	54,2%
Altri costi operativi	(5.093)	(5.941)	848	-14,3%
Costi operativi	**(257.832)**	**(257.165)**	**(667)**	**0,3%**
Margine operativo lordo (EBITDA)	**36.194**	**33.269**	**2.925**	**8,8%**
Ammortamenti	(20.064)	(21.137)	1.073	-5,1%
Svalutazioni /(ripristini) di valore	(4.889)	(2.840)	(2.049)	72%
Variazione dei fondi per accantonamenti	(5.993)	(1.653)	(4.340)	262%
Variazione dei fondi operativi	96	(5.760)	5.856	-102%
Margine operativo (EBIT)	**5.344**	**1.878**	**3.466**	**184,5%**
Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari	(3.610)	(0)	(3.610)	100,0%
Quota dell'utile/(perdita) di partecipazione contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	7.162	(357)	7.519	-2.106,2%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	**8.896**	**1.521**	**7.375**	**484,9%**
Oneri fiscali	(416)	84	(500)	-595,2%
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**8.480**	**1.605**	**6.875**	**428,3%**
di cui:				
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	8.582	1.524	7.058	463,1%
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	(102)	81	(183)	-225,9%

I "**Ricavi operativi**" del 2023 sono pari a 294,0 milioni di euro e si incrementano di 3,6 milioni di euro rispetto al 2022 (290,4 milioni di euro).

I ricavi relativi a "**Servizi di linea TPL**" sono pari a 208,0 milioni di euro in aumento di 21,8 milioni di euro rispetto al 2022 (186,2 milioni di euro) principalmente per effetto:

- della crescita dei ricavi da titoli di viaggio per circa 10,7 milioni di euro riconducibile dall'incremento del traffico passeggeri
- della rilevazione degli effetti collegati all'atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna attraverso il quale sono state soddisfatte le previsioni contrattuali in tema di manovra tariffaria (+5,5 milioni di euro)
- dell'incremento dei corrispettivi per servizi minimi corrisposti dalle agenzie per circa 4,0 milioni di euro
- della crescita del volume dei ricavi da sanzioni per 1,0 milioni di euro.

I ricavi derivanti da "**Servizi di linea ferroviaria**" ammontano a 27,5 milioni di euro, in riduzione di 0,7 milioni di euro rispetto al 2022 (28,2 milioni di euro) principalmente per effetto del provento rilevato nel 2022 dalla Capogruppo in relazione alla chiusura del precedente contratto di servizio ferroviario conclusosi nel 2019, parzialmente compensato dall'incremento 2023 dei ricavi per servizio merci ferroviario gestito dalla controllata Dinazzano Po.

I ricavi correlati alle attività di gestione di "**Parcheggi e Sharing mobility**" risultano pari a 2,3 milioni di euro e presentano un incremento di 0,2 milioni di euro rispetto al 2022 (2,1 milioni di euro) essenzialmente in conseguenza della migliore performance consuntivata nell'ambito delle attività di sharing mobility.

Gli "**Altri ricavi**" ammontano a 56,2 milioni di euro e presentano un decremento di 17,8 milioni di euro rispetto al 2022 (74,0 milioni di euro) principalmente per effetto di:

- minori ricavi per attività di manutenzione ferroviaria operati attraverso la controllata Mafer per circa 5,3 milioni di euro
- la rilevazione nel corso del 2022 di contributi incassati in riferimento ad investimenti in veicoli ferroviari effettuati in esercizi precedenti e rilevati nel conto economico per la parte afferente alle quote di ammortamento già imputate in precedenti esercizi (per complessivi 2,1 milioni di euro)
- minori ricavi registrati nel corso del 2023, per circa 1,9 milioni di euro, in relazione alle agevolazioni connesse al riconoscimento di un credito d'imposta straordinario a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di gas naturale ed energia elettrica
- la rilevazione nell'esercizio 2022 di ristori per mancati ricavi, per circa 14,0 milioni di euro, conseguenti all'emergenza epidemiologica da Covid-19
- l'incremento dei ricavi per servizi di noleggio TPL per circa 4,1 milioni di euro.

I "**Costi operativi**" ammontano a 257,8 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con quanto consuntivato al termine del precedente esercizio (257,2 milioni di euro). Con riferimento alle variazioni delle singole componenti dei costi operativi si evidenzia:

- l'incremento del "Costo del personale" per 5,8 milioni di euro conseguente al maggior numero di risorse impiegate in organico nel corso del 2023, agli adeguamenti contrattuali operati e alla chiusura di accordi con il personale afferenti il riconoscimento di talune componenti retributive arretrate
- Il decremento dei "Costi per materie" per 5,7 milioni di euro principalmente riferibile ai minor costi per carburanti e gas metano per autotrazione in conseguenza della parziale calmierazione dei prezzi delle commodity registrata nel 2023 rispetto al significativo incremento degli stessi registrato nel 2022, quale conseguenza anche delle incertezze geopolitiche connesse all'inasprirsi del conflitto russo-ucraino
- l'incremento del "Costo per godimento beni di terzi" per 1,6 milioni di euro per effetto della rilevazione tra i costi dei canoni di noleggio delle vetture dedicate ai servizi di sharing mobility nelle more di dare attuazione al processo di rinnovamento della flotta veicoli.

Gli "**Ammortamenti**", pari a 20,1 milioni di euro, evidenziano una riduzione rispetto al 2022 di 1,1 milioni di euro. A riguardo si evidenzia che nel corso del 2023 il piano di ammortamento dei beni utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio di Bologna e Ferrara e destinati alla devoluzione è stato revisionato per tener conto delle nuove date di scadenza dei summenzionati contratti (28 febbraio 2028 – Contratto di Servizio di Bologna; 31 dicembre 2026 – Contratto di Servizio di Ferrara). In particolare ai fini della definizione del piano di ammortamento del materiale rotabile costituito da autobus e filobus il valore da ammortizzare è stato definito sulla base della differenza tra il valore contabile all'inizio dell'esercizio ed il valore residuo, che nel caso specifico è rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine di ciascun contratto di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario.

Le "**Svalutazioni /(ripristini) di valore**" registrano una variazione negativa di 2,0 milioni di euro e si riferiscono principalmente alla svalutazione (di ammontare pari a 3,0 milioni di euro), del diritto concessorio di cui risulta titolare la controllata Dinazzano Po (nel seguito "DP") ad esito di specifico test d'impairment resosi necessario in seguito all'evidenza di taluni indicatori di perdite durevoli di valore, tra i quali: (i) la soppressione dei contributi sul costo degli oli da gas impiegati per l'azionamento dei locomotori diesel che interveniva mediante restituzione della maggiore aliquota di accisa assolta con le modalità di cui al D.M. 689/1996; (ii) la riduzione dei chilometri treno ammessi ai contributi sconto tracce relativi alla norma di sostegno al trasporto ferroviario merci di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.61 del 30 dicembre 2016 per i soli chilometri prodotti con locomotori elettrici; (iii) le criticità collegate alla rete utilizzata nel mercato della trazione di riferimento; (iv) il livello di saturazione raggiunto dagli scali gestiti in concessione da DP; (v) i risultati conseguiti negli ultimi esercizi che evidenziano una contrazione del business.

La "**Variazione dei fondi per accantonamenti**" registra un accantonamento netto di 6,0 milioni di euro (1,7 milioni di euro nel 2022), principalmente riconducibile a: (i) l'accantonamento, pari a 3,5 milioni di euro, operato per fronteggiare rischi connessi ad un possibile mancato riconoscimento del beneficio correlato al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone; (ii) il maggior accantonamento effettuato per tener conto dei maggiori oneri stimati in relazione alle attività di bonifica dell'area rifornimento locomotori Stazione Ferroviaria di Sermide (per 1,7 milioni di euro); (iii) l'incremento per 1,5 milioni di euro del fondo stanziato a fronte del contratto, qualificabile come oneroso ai sensi dello IAS 37, che sottende alle attività di gestione dell'infrastruttura detenuta dalla società Marconi Express S.p.A. in forza di concessione e

che collega l'aeroporto alla stazione centrale di Bologna attraverso una monorotaia elettrica sopraelevata; (iv) il rilascio di fondi risultati eccedenti per 0,8 milioni di euro principalmente dovuto alla chiusura di taluni rischi collegati a penali per presunte violazioni in materia di privacy.

La "**Variazione dei fondi operativi**" accoglie il valore della movimentazione dei fondi per accantonamenti rilevati negli schemi di bilancio per natura. In particolare al termine del 2023 la voce evidenzia un accantonamento netto di 0,1 milioni di euro quale effetto combinato dell'intervenuta movimentazione dei fondi accantonati a presidio di rischi correlati a contenziosi con il personale e del fondo svalutazione delle rimanenze di magazzino.

Il "**Margine operativo (EBIT)**" è pertanto positivo per 5,3 milioni di euro registrando un incremento di 3,5 milioni di euro rispetto al 2022 (1,9 milioni di euro).

Gli "**Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari**" sono pari a 3,6 milioni di euro ed evidenziano un incremento di pari importo rispetto all'esercizio precedente. Sulla variazione hanno inciso: (i) gli oneri derivanti dalle nuove linee di finanziamento regolate a tasso variabile, che scontano gli effetti dell'innalzamento dei livelli di tasso di interesse correlati alle politiche restrittive attuate dalla Banca Centrale Europea per fronteggiare la spinta inflazionistica; (ii) la rilevazione dell'onere finanziario derivante dalla rideterminazione del valore dei crediti vantati nei confronti della società collegata Marconi Express S.p.A. in forza di specifici finanziamenti soci e conseguente alla revisione delle scadenze temporali previste per il rimborso dello stesso; (iii) la rilevazione del provento finanziario derivante dalla rideterminazione del valore dell'attività finanziaria vantata in forza degli investimenti operati e da operare con riferimento al progetto Crealis, conseguente ad una rivisitazione dei flussi di cassa in entrata ed in uscita connessi alla medesima attività.

La voce "**Quota dell'utile/(perdita) di partecipazione contabilizzate con il metodo del patrimonio netto**" rileva un utile netto di 7,2 milioni di euro in aumento di 7,5 milioni di euro rispetto all'esercizio 2022 (-0,4 milioni di euro) grazie soprattutto alla performance economica complessiva registrata dalla collegata Trenitalia Tper S.c.r.l. sulla quale ha inciso la formalizzazione con la stazione appaltante Ferrovie Emilia-Romagna dei verbali di conguaglio del relativo contratto di servizio con riferimento agli esercizi 2020, 2021 e 2022 che aveva subito dei rinvii causati dall'emergenza sanitaria conseguente alla diffusioni del Covid-19.

Il "**Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento**" in aumento di 7,4 milioni di euro, è positivo per 8,9 milioni di euro (1,5 milioni di euro nel 2022).

La voce "**(Oneri) / Proventi fiscali**" evidenzia un onere netto pari a 0,4 milioni di euro e registra una variazione negativa di 0,5 milioni di euro. Sull'incremento degli oneri fiscali incide principalmente lo stanziamento delle imposte correnti operate dalla Capogruppo.

L'"**Utile dell'esercizio**", pari a 8,5 milioni di euro, si incrementa di 6,9 milioni di euro rispetto al 2022 (1,6 milioni di euro).

L'"**Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo**", pari a 8,6 milioni di euro, si incrementa di 7,1 milioni di euro rispetto al 2022 (1,5 milioni di euro).

La "**Perdita dell'esercizio di pertinenza di terzi**", pari a 0,1 milioni, registra una variazione negativa di 0,2 milioni di euro rispetto al 2022.

STRUTTURA PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA				
Migliaia di euro		**31/12/2023**	**31/12/2022**	**Variazione**
Attività materiali		193.261	183.133	10.128
Attività immateriali		12.952	16.277	(3.325)
Attività per diritti d'uso		9.362	8.861	501
Partecipazioni		24.151	17.274	6.877
Attività/(passività) nette per imposte differite		3.453	2.823	630
Altre attività/(passività) non finanziarie non correnti		(17.811)	(23.469)	5.658
Attività nette non finanziarie non correnti	**A**	**225.368**	**204.899**	**20.469**
Rimanenze		25.416	24.659	757
Attività commerciali		64.270	64.016	254
Passività commerciali		(60.114)	(68.262)	8.148
Attività /(passività) nette per imposte sul reddito		(254)	2.543	(2.797)
Altre attività / (passività) nette		(40.979)	(29.974)	(11.005)
Capitale circolante netto	**B**	**(11.661)**	**(7.018)**	**(4.643)**
Capitale investito lordo	**C=(A+B)**	**213.707**	**197.881**	**15.826**
Fondi per accantonamenti	D	(56.645)	(53.280)	(3.365)
CAPITALE INVESTITO NETTO	**E=(C+D)**	**157.062**	**144.601**	**12.461**
Patrimonio netto di pertinenza di Gruppo		179.224	171.155	8.069
Patrimonio netto di pertinenza di pertinenza di terzi		3.037	3.154	(117)
Patrimonio netto	**F**	**182.261**	**174.309**	**7.952**
Prestiti obbligazionari		0	31.429	(31.429)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA				
Migliaia di euro		**31/12/2023**	**31/12/2022**	**Variazione**
Finanziamenti a medio-lungo termine		24.232	25	24.207
Altre passività finanziarie non correnti		392	1.459	(1.067)
Passività per beni in leasing non correnti		5.893	4.572	1.321
Attività finanziarie non correnti		(38.283)	(35.290)	(2.993)
Indebitamento finanziario netto non corrente	**G**	**(7.766)**	**2.195**	**(9.961)**
Quota corrente di prestiti obbligazionari		31.779	32.053	(274)
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine		1.935	21	1.914
Quota corrente di passività per beni in leasing		3.747	3.318	429
Finanziamenti a breve termine		27.018	0	27.018
Altre passività finanziarie correnti		0	0	0
Attività finanziarie per contributi		(10.815)	(4.622)	(6.193)
Altre attività finanziarie correnti		(600)	(2.286)	1.686
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(70.497)	(60.387)	(10.110)
Indebitamento finanziario netto corrente	**H**	**(17.433)**	**(31.903)**	**14.470**
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	**I=(F+G+H)**	**157.062**	**144.601**	**12.461**

Al 31 dicembre 2023 le "Attività nette non finanziarie non correnti" sono pari a 225,4 milioni di euro e si incrementano di 20,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (204,9 milioni di euro).

Le "**Attività materiali**", pari a 193,3 milioni di euro (183,1 milioni di euro al 31 dicembre 2022) ne costituiscono la parte prevalente. L'incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 10,1 milioni di euro è dovuto principalmente all'effetto combinato di:

- investimenti, pari a 55,4 milioni di euro, relativi essenzialmente al materiale rotabile (44,5 milioni di euro) e per la restante parte ad opere infrastrutturali
- gli ammortamenti dell'esercizio, pari a 16,1 milioni di euro
- i contributi su investimenti, per 29,0 milioni di euro.

Le "**Attività immateriali**" evidenziano una variazione in diminuzione di 3,3 milioni di euro essenzialmente riferibile alla svalutazione del diritto concessorio di cui è titolare la controllata Dinazzano Po, emersa ad esito dell'effettuazione di un test di impairment resosi necessario a seguito dell'individuazione di taluni indicatori di perdite di valore già indicati in commento alla voce "Svalutazioni /(ripristini) di valore" della gestione economica.

La voce "**Partecipazioni**" rileva una variazione in aumento rispetto al termine dell'esercizio precedente di 6,9 milioni di euro ascrivibile essenzialmente alla quota dell'utile netto derivante dalla valutazione delle partecipazioni in società collegate mediante il metodo del patrimonio netto. Sulla stessa ha inciso significativamente il positivo risultato consuntivato dalla joint venture Trenitalia Tper S.c.r.l.

Le "**Altre attività/(passività) non finanziarie non correnti**" registrano un decremento netto di 5,7 milioni di euro in conseguenza essenzialmente della variazione in diminuzione intervenuta nel valore del debito verso l'agenzia della mobilità Società Reti e Mobilità S.r.l (nel seguito "SRM") correlato al saldo dovuto, alla data di riferimento, in relazione al valore di conguaglio definito nel contratto d'affitto avente ad oggetto il ramo d'azienda costituito dalle reti, dagli impianti, dalle dotazioni patrimoniali e dai contratti afferenti il complesso aziendale destinato all'esercizio del servizio TPL nel bacino dalla provincia di Bologna.

Al 31 dicembre 2023 il "**Capitale circolante netto**" presenta un valore complessivo negativo pari a 11,7 milioni di euro e registra una variazione negativa di 4,6 milioni di euro rispetto al precedente esercizio (7,0 milioni di euro al 31 dicembre 2022). In ordine alle variazioni delle singole componenti del capitale circolante netto si evidenzia:

- la riduzione delle "Passività commerciali" per 8,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022, principalmente in conseguenza dei maggiori pagamenti effettuati in prossimità della chiusura dell'esercizio, nonché dei minori costi per materie registrati
- la variazione negativa della voce "Attività /(Passività) nette per imposte sul reddito" per 2,8 milioni di euro essenzialmente riconducibile all'utilizzo dei crediti di imposta vantati al termine dell'esercizio 2022 e allo stanziamento delle imposte correnti dell'esercizio 2023
- la variazione negativa delle "Altre attività / (passività) nette" per 11,0 milioni di euro principalmente riconducibile alla riduzione delle altre attività correnti (-7,1 milioni di euro rispetto al 2022) quale effetto della riduzione, contestuale al termine dei benefici, dei crediti d'imposta sui consumi di gas ed energia elettrica e dei crediti per contributi sui costi del carburante e della svalutazione di taluni crediti relativi ai benefici connessi al recupero della maggior accisa versata sul consumo di carburante per la trazione di treni diesel, nonché dell'incremento delle altre passività correnti per 3,9 milioni di euro principalmente ascrivibile alla rilevazione dei risconti passivi correlati agli effetti dell'atto ricognitivo (nel seguito "Atto Ricognitivo") delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati dalla Capogruppo in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna. Sulla base del predetto atto, posto che il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, SRM, TPB e TPER hanno inteso quantificare gli effetti della manovra tariffaria con efficacia dal 1° agosto 2023, in conformità alle previsioni di cui all'art. 12 bis del contratto di servizio relativo al bacino di Bologna, in un importo predefinito, le medesime parti hanno convenuto che le esigenze della manovra fossero soddisfatte mediante il riconoscimento in capo a TPER, in qualità di affittuario del ramo d'azienda relativo alle reti, impianti e dotazioni patrimoniali destinati all'erogazione del trasporto pubblico locale nel bacino territoriale dell'area metropolitana di Bologna, di determinate linee di contribuzione e computo degli investimenti ai fini della determinazione del valore di conguaglio. Per quanto sopra, il maturato diritto di TPER alla manovra tariffaria di cui al richiamato art. 12-bis del contratto di servizio sarà soddisfatto mediante il riconoscimento in capo alla stessa di taluni contributi maturandi sugli investimenti operati nell'ambito del contratto di affitto di ramo d'azienda, in applicazione del metodo di calcolo con il quale è stato ridefinito il valore del conguaglio che sarà regolato al termine del contratto di affitto di ramo d'azienda.

Per effetto di quanto sopra il "**Capitale investito lordo**" presenta un valore di 213,7 milioni di euro al 31 dicembre 2023, in aumento di 15,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (197,9 milioni di euro).

I "**Fondi per accantonamenti**" registrano un incremento netto rispetto al 31 dicembre 2022 pari a 3,4 milioni di euro dovuto essenzialmente all'effetto combinato di:

- la riduzione dei fondi per benefici ai dipendenti (-1,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022) riconducibili al trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, principalmente in conseguenza delle erogazioni operate in corso d'anno (2,4 milioni di euro) e degli accantonamenti di competenza (0,7 milioni di euro)
- l'incremento degli altri fondi (+4,8 milioni di euro) in relazione ad accantonamenti operati per fronteggiare rischi ed oneri, come descritto in commento alla voce "Variazione dei fondi per accantonamenti" della gestione economica cui si rinvia.

Il "**Capitale investito netto**" al 31 dicembre 2023 è pertanto pari a 157,1 milioni di euro, ed evidenzia un incremento pari a 12,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (144,6 milioni di euro).

Il "**Patrimonio netto**" ammonta a 182,3 milioni di euro (174,3 milioni di euro al 31 dicembre 2022).

Il "**Patrimonio netto di pertinenza di Gruppo**", pari a 179,2 milioni di euro, presenta un incremento complessivo di 8,1 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (171,2 milioni di euro), per effetto del risultato del conto economico complessivo dell'esercizio.

Il "**Patrimonio netto di terzi**", pari a 3,0 milioni di euro risulta sostanzialmente in linea con il valore consuntivato al 31 dicembre 2022.

L'"**Indebitamento finanziario netto non corrente**" al 31 dicembre 2023 evidenzia una eccedenza di attività finanziarie rispetto alle passività per 7,8 milioni di euro, registrando una variazione di 10,0 milioni di euro rispetto al precedente esercizio sulla quale incide essenzialmente la riclassifica nella quota corrente dell'ultima rata del prestito obbligazionario emesso dalla Capogruppo ed in scadenza il 15 settembre 2024, parzialmente compensata dall'incremento dei finanziamenti a medio lungo termine contratti dalla medesima TPER nel corso del 2023 e finalizzati a supportare il piano investimenti in materiale rotabile su gomma e ferro e le relative infrastrutture.

L'"**Indebitamento finanziario netto corrente**" al 31 dicembre 2023 evidenzia anch'esso un surplus di attività finanziarie sulle passività finanziarie per 17,4 milioni di euro registrando una variazione di 14,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente ascrivibile all'incremento dell'indebitamento a breve termine (per 27,0 milioni di euro) parzialmente compensato dall'incremento delle disponibilità liquide per 10,0 milioni di euro.

La tabella che segue presenta la posizione finanziaria netta di Gruppo determinata contrapponendo le passività finanziarie totali alle sole disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Prestiti obbligazionari	31.779	63.482	(31.703)
Finanziamenti a medio-lungo termine	26.167	46	26.121
Finanziamenti a breve termine	27.018	0	27.018
Altre passività finanziarie	392	1.459	(1.067)
Passività per beni in leasing	9.640	7.890	1.750
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(70.497)	(60.387)	(10.110)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	**24.499**	**12.490**	**12.009**

Al 31 dicembre 2023 il 43% dell'indebitamento finanziario di Gruppo è regolato a tasso fisso, mentre il 56% è regolato a tasso variabile. Il 62% dell'indebitamento presenta invece una durata inferiore a 12 mesi.

Alla medesima data il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 70,5 milioni di euro, costituita interamente da disponibilità liquide, e di linee di affidamento sufficienti per far fronte ai propri impegni finanziari.

Di seguito viene presentato il prospetto di raccordo del patrimonio netto e del risultato netto di TPER S.p.a. con i corrispondenti valori del bilancio consolidato.

PROSPETTO DI RACCORDO DEL PATRIMONIO NETTO E DEL RISULTATO NETTO DI TPER CON I CORRISPONDENTI VALORI DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Patrimonio netto (incluso il risultato di esercizio)	Risultato di esercizio
Patrimonio netto e risultato della controllante	162.494	3.295
Effetto del consolidamento delle società controllate	6.143	(3.166)
Armonizzazione bilanci controllate ai principi IFRS di Gruppo	1.223	(1.307)
Eliminazione dei dividendi infragruppo	(66)	(66)
Rettifiche di consolidamento	2.470	2.651
Effetto delle valutazioni delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	6.960	7.176
Patrimonio netto e risultato di competenza del gruppo	**179.224**	**8.582**
Quota di competenza di terzi	3.037	(102)
Patrimonio netto e risultato d'esercizio consolidati	**182.261**	**8.480**

ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DI TPER S.P.A.

Gestione economica

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione	Var. %
Servizi linea TPL	180.242	159.386	20.856	13,1%
Servizi linea ferrovia	6.666	8.139	(1.473)	-18,1%
Parcheggi e sharing mobility	2.256	328	1.928	587,8%
Altri ricavi	38.719	51.525	(12.806)	-24,9%
Ricavi operativi	227.883	219.378	8.505	3,9%
Costo del personale	(94.962)	(89.741)	(5.221)	5,8%
Costi per servizi	(58.608)	(55.939)	(2.669)	4,8%
Costi per materie	(34.933)	(42.237)	7.304	-17,3%
Godimento beni di terzi	(2.419)	(1.095)	(1.324)	120,9%
Altri costi operativi	(3.738)	(4.186)	448	-10,7%
Costi operativi	(194.660)	(193.198)	(1.462)	0,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	33.223	26.180	7.043	26,9%
Ammortamenti	(16.422)	(16.921)	499	-2,9%
Svalutazioni /(ripristini) di valore	(3.989)	(2.894)	(1.095)	37,8%
Variazione dei fondi per accantonamenti	(5.601)	(1.824)	(3.777)	207,1%
Variazione dei fondi operativi	42	(3.613)	3.655	-101,2%
Margine operativo (EBIT)	7.253	928	6.325	681,6%
Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari	(3.403)	299	(3.702)	-1.238,1%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	3.850	1.227	2.623	213,8%
Oneri fiscali	(555)	460	(1.015)	-220,7%
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	3.295	1.687	1.608	95,3%

I "**Ricavi operativi**" del 2023 sono pari a 227,8 milioni di euro e si incrementano di 8,5 milioni di euro rispetto al 2022 (219,4 milioni di euro).

I ricavi relativi a "**Servizi di linea TPL**" sono pari a 180,2 milioni di euro in aumento di 20,9 milioni di euro rispetto al 2022 (159,4 milioni di euro) principalmente per effetto:

- della crescita dei ricavi da titoli di viaggio per circa 10,8 milioni di euro riconducibile dall'incremento del traffico passeggeri
- della rilevazione, di importo pari a 5,5 milioni di euro, degli effetti dell'atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna. Sulla base del predetto atto, posto che il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, SRM, TPB e TPER hanno inteso quantificare gli effetti della manovra tariffaria con effetto dal 1° agosto 2023, in conformità alle previsioni di cui all'art. 12 bis del contratto di servizio relativo al bacino di Bologna, in un importo predefinito, le medesime parti hanno convenuto che le esigenze della manovra fossero soddisfatte mediante il riconoscimento in capo a TPER, in qualità di affittuario del ramo d'azienda relativo alle reti, impianti e dotazioni patrimoniali destinati all'erogazione del trasporto pubblico locale nel bacino territoriale dell'area metropolitana di Bologna, di determinate linee di contribuzione e computo degli investimenti ai fini della determinazione del valore di conguaglio. Per quanto sopra, il maturato diritto di TPER alla manovra tariffaria di cui al richiamato art. 12-bis del contratto di servizio sarà soddisfatto mediante il riconoscimento in capo alla stessa di taluni contributi maturandi sugli investimenti operati nell'ambito del contratto di affitto di ramo d'azienda, in applicazione del metodo di calcolo con il quale è stato ridefinito il valore del conguaglio che sarà regolato al termine del contratto di affitto di ramo d'azienda
- dell'incremento dei corrispettivi per servizi minimi erogati con riferimento ai bacini di Bologna e Ferrara per 3,1 milioni di euro.

I ricavi derivanti da "**Servizi di linea ferroviaria**", che si riferiscono ai noleggi del materiale ferroviario a Trenitalia Tper e Dinazzano Po ammontano a 6,7 milioni di euro, in diminuzione di 1,5 milioni di euro rispetto al 2022 (8,1 milioni di euro) principalmente per effetto del provento rilevato nel 2022 in relazione alla chiusura del precedente contratto di servizio ferroviario conclusosi nel 2019.

I ricavi correlati alle attività di gestione di "**Parcheggi e sharing mobility**" risultano pari a 2,3 milioni di euro e presentano un incremento di 1,9 milioni di euro rispetto al precedente esercizio ascrivibile essenzialmente ai proventi derivanti dalle attività di sharing mobility che a far data dal 1° gennaio 2023 sono gestite direttamente da TPER in forza di un accordo integrativo di servizio per l'esercizio del car sharing a flusso libero sottoscritto con il precedente titolare Omnibus S.c.r.l. (società controllata da TPER) e l'agenzia per la mobilità SRM.

Gli "**Altri ricavi**" ammontano a 38,7 milioni di euro e presentano un decremento di 12,8 milioni di euro rispetto al 2022 (51,5 milioni di euro) principalmente per effetto di:

- l'incremento di rimborsi assicurativi per 1,0 milioni di euro
- la rilevazione nel corso del 2022 del valore dei ristori per mancati ricavi conseguenti all'emergenza epidemiologica da Covid-19 (per circa 14,0 milioni di euro), nonché una stima del valore dei contributi per fronteggiare l'incremento dei costi del carburante registrato nel secondo e terzo quadrimestre del 2022 utilizzati per l'alimentazione dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ex art. 9 D.L. n.115/2022 e art. 6 D. L. n. 144/2022 (per 1,8 milioni di euro)
- maggiori ricavi per 3,7 milioni di euro, relativi a servizi di noleggio correlati alle attività di trasporto pubblico locale.

I "**Costi operativi**" ammontano a 194,6 milioni di euro in aumento di 1,4 milioni di euro rispetto al 2023 (193,2 milioni di euro). La variazione registrata è principalmente ascrivibile a:

- l'incremento dei "**Costi del personale**" per 5,2 milioni di euro essenzialmente riconducibile al costo correlato al riconoscimento al personale di ferie arretrate (per 3,1 milioni di euro), all'incremento dell'organico medio impiegato nel corso del 2023 rispetto al precedente esercizio (+47 full time equivalent) e agli adeguamenti salariali riconosciuti nel corso dell'esercizio
- l'incremento dei "**Costi per servizi**" per 2,7 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dell'incremento dei costi per servizi di trasporto (+3,1 milioni di euro rispetto al 2022) e dei costi per manutenzioni (+1,2 milioni di euro rispetto al 2022) parzialmente compensato dalla riduzione dei costi per pulizie (-1,2 milioni di euro rispetto al 2022) e dei costi per energia elettrica (-1,0 milioni di euro rispetto al 2022)
- la riduzione dei "**Costi per materie**" per 6 milioni di euro ascrivibile alla riduzione dei costi per carburanti (-6,6 milioni di euro rispetto al 2022), quale conseguenza del parziale calmieramento dei prezzi, soprattutto del metano, al netto dell'aumento dei costi delle altre materie (principalmente pneumatici e ricambi)
- l'incremento del "**Costo per godimento beni di terzi**" per 1,3 milioni di euro essenzialmente relativo al noleggio dei veicoli utilizzati nell'ambito delle attività di sharing mobility.

Gli "**Ammortamenti**", pari a 16,4 milioni di euro, risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel corso dell'esercizio 2022. A riguardo si evidenzia che nel corso del 2023 il piano di ammortamento dei beni utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio di Bologna e Ferrara e destinati alla devoluzione è stato revisionato per tener conto delle nuove date di scadenza dei summenzionati contratti (28 febbraio 2028 – Contratto di Servizio di Bologna; 31 dicembre 2026 – Contratto di Servizio di Ferrara). In particolare ai fini della definizione del piano di ammortamento del materiale rotabile costituito da autobus e filobus il valore da ammortizzare è stato definito sulla base della differenza tra il valore contabile all'inizio dell'esercizio ed il valore residuo, che nel caso specifico è rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine di ciascun contratto di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario.

Le "**Svalutazioni /(ripristini) di valore**" registrano una variazione negativa di 1,1 milioni di euro e si riferiscono principalmente alla svalutazione (di ammontare pari a 3,5 milioni di euro) della partecipazione detenuta nella società Dinazzano Po S.p.A. ad esito di specifico test d'impairment resosi necessario in seguito all'evidenza di taluni indicatori di perdite durevoli di valore della partecipata, tra i quali: (

I. la soppressione dei contributi sul costo degli oli da gas impiegati per l'azionamento dei locomotori diesel che interveniva mediante restituzione della maggiore aliquota di accisa assolta con le modalità di cui al D. M. 689/1996
II. la riduzione dei chilometri treno ammessi ai contributi sconto tracce relativi alla norma di sostegno al trasporto ferroviario merci di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.61 del 30 dicembre 2016 per i soli chilometri prodotti con locomotori elettrici;
III. le criticità collegate alla rete utilizzata nel mercato della trazione di riferimento
IV. il livello di saturazione raggiunto dagli scali gestiti in concessione da DP
V. i risultati conseguiti negli ultimi esercizi che evidenziano una contrazione del business.

La "**Variazione dei fondi per accantonamenti**" registra un accantonamento netto di 5,6 milioni di euro (1,8 milioni di euro nel 2022), essenzialmente in relazione:

I. all'accantonamento, pari a 3,5 milioni di euro, operato per fronteggiare rischi riconducibili ad un possibile mancato riconoscimento del beneficio connesso al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone
II. al maggior accantonamento effettuato per tener conto dei maggiori oneri stimati in relazione alle attività di bonifica dell'area rifornimento locomotori Stazione Ferroviaria di Sermide (per 1,7 milioni di euro)
III. all'incremento per 1,5 milioni di euro, del fondo stanziato a fronte del contratto, qualificabile come oneroso ai sensi dello IAS 37, che sottende alle attività di gestione dell'infrastruttura, detenuta dalla società Marconi Express S.p.A. in forza di concessione e che collega l'aeroporto alla stazione centrale di Bologna attraverso una monorotaia elettrica sopraelevata
IV. il decremento per complessivi 0,8 milioni di euro relativi ai fondi precedentemente stanziati in relazione ai rischi contenziosi con SRM e a rischi privacy.

La voce "**Variazione dei fondi operativi**" accoglie il valore delle intervenute variazioni nei fondi classificate per natura negli schemi di bilancio. In particolare la voce accoglie essenzialmente

I. l'intervenuta movimentazione dei fondi stanziati per fronteggiare rischi correlati a contenziosi con il personale che ha avuto quale effetto netto un rilascio 0,7 milioni di euro
II. l'accantonamento al fondo svalutazione delle rimanenze per 0,6 milioni di euro.

Il "**Margine operativo (EBIT)**" è pertanto positivo per 7,3 milioni di euro e registra un incremento di 6,3 milioni di euro (0,9 milioni di euro nel 2022).

Gli "**Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari**" sono pari a 3,4 milioni di euro ed evidenziano un incremento di 3,7 milioni di euro rispetto al precedente esercizio principalmente riconducibile all'effetto degli oneri correlati alle nuove linee di finanziamento regolate a tasso variabile e che scontano dunque l'innalzamento dei livelli di tasso di interesse conseguente alle politiche restrittive attuate dalla Banca Centrale Europea per fronteggiare la spinta inflazionistica.

Il "**Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento**" in aumento di 2,6 milioni di euro, è positivo per 3,8 milioni di euro (1,2 milioni di euro nel 2022).

La voce "**(Oneri) / proventi fiscali**" evidenzia un onere netto pari a 0,5 milioni di euro e registra una variazione di 1,0 milioni di euro. Sulla voce incide la stima delle imposte sul reddito dell'esercizio (IRAP per 0,8 milioni di euro) parzialmente compensata dagli effetti positivi dell'adesione di TPER e delle sue controllate Dinazzano Po S.p.A. e MAFER S.p.A. al regime opzionale del consolidato fiscale nazionale che consente alle società appartenenti ad un medesimo gruppo di calcolare l'IRES in modo unitario (0,2 milioni di euro).

L'"**Utile dell'esercizio**", pari a 3,3 milioni di euro, si incrementa di 1,6 milioni di euro rispetto al 2022 (1,7 milioni di euro).

STRUTTURA PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Migliaia di euro		31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Attività materiali		177.452	166.706	10.746
Attività immateriali		459	394	65
Attività per diritti d'uso		5.403	2.297	3.106
Partecipazioni		53.949	57.429	(3.480)
Attività/(passività) nette per imposte differite		(92)	(207)	115
Altre attività/(passività) non finanziarie		(17.849)	(23.469)	5.620
Attività nette non finanziarie non correnti	**A**	**219.322**	**203.150**	**16.172**
Rimanenze		12.894	13.450	(556)
Attività commerciali		54.525	52.540	1.985
Passività commerciali		(50.847)	(59.595)	8.748
Attività/(passività) nette per imposte sul reddito		(202)	1.990	(2.192)
Altre attività/(passività) nette		(39.795)	(28.156)	(11.639)
Capitale circolante netto	**B**	**(23.425)**	**(19.771)**	**(3.654)**
Capitale investito lordo	**C=(A+B)**	**195.897**	**183.379**	**12.518**
Fondi per accantonamenti	D	(52.135)	(49.247)	(2.888)
CAPITALE INVESTITO NETTO	**E=(C+D)**	**143.762**	**134.132**	**9.630**
Patrimonio netto	**F**	**162.494**	**159.396**	**3.098**
Prestiti obbligazionari		0	31.429	(31.429)
Finanziamenti a medio-lungo termine		24.211	0	24.211
Altre passività finanziarie non correnti		366	1.253	(887)
Passività per beni in leasing non correnti		4.148	837	3.311
Attività finanziarie non correnti		(38.283)	(35.296)	(2.987)
Indebitamento finanziario netto non corrente	**G**	**(9.558)**	**(1.777)**	**(7.781)**

Migliaia di euro		31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Quota corrente di prestiti obbligazionari		31.779	32.053	(274)
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine		1.931	0	1.931
Quota corrente di passività per beni in leasing		1.414	1.593	(179)
Finanziamenti a breve termine		27.018	0	27.018
Attività finanziarie per contributi		(10.884)	(5.893)	(4.991)
Altre attività finanziarie correnti		(400)	(2.286)	1.886
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(60.032)	(48.954)	(11.078)
Indebitamento finanziario netto corrente	**H**	**(9.174)**	**(23.487)**	**14.313**
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	**I=(F+G+H)**	**143.762**	**134.132**	**9.630**

Al 31 dicembre 2023 le "**Attività nette non finanziarie non correnti**" sono pari a 219,3 milioni di euro e si incrementano di 16,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (203,2 milioni di euro).

La voce è costituita principalmente dalle "**Attività materiali**", pari a 177,5 milioni di euro (166,7 milioni di euro al 31 dicembre 2022). L'incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 10,7 milioni di euro, è dovuto principalmente al saldo tra:

- gli investimenti, pari a 54,6 milioni di euro, relativi essenzialmente al materiale rotabile (47,6 milioni di euro) e per la restante parte ad opere infrastrutturali
- gli ammortamenti dell'esercizio, pari a 14,7 milioni di euro
- i contributi su investimenti per 29,0 milioni di euro.

Le "**Attività per diritti d'uso**" evidenziano una variazione in aumento di 3,1 milioni di euro rispetto al termine dell'esercizio precedente essenzialmente per effetto degli incrementi registrati nell'ambito delle attività per diritti d'uso correlati al trasporto pubblico locale e ai canoni per affitti di rami d'azienda, in conseguenza all'allineamento della durata dei contratti sottostanti alle nuove scadenze dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale dei bacini serviti dalla Società.

La voce "**Partecipazioni**" registra una variazione in diminuzione di 3,5 milioni di euro essenzialmente riconducibile alla svalutazione operata nel corso dell'esercizio 2023 della partecipazione detenuta in Dinazzano Po S.p.A. ad esito della verifica della recuperabilità della stessa, resasi necessaria in seguito all'evidenza di taluni indicatori di perdite durevoli di valore della partecipata, tra i quali:

I. la soppressione dei contributi sul costo degli oli da gas impiegati per l'azionamento dei locomotori diesel che interveniva mediante restituzione della maggiore aliquota di accisa assolta con le modalità di cui al D. M. 689/1996
II. la riduzione dei chilometri treno ammessi ai contributi sconto tracce relativi alla norma di sostegno al trasporto ferroviario merci di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.61 del 30 dicembre 2016 per i soli chilometri prodotti con locomotori elettrici
III. le criticità collegate alla rete utilizzata nel mercato della trazione di riferimento
IV. il livello di saturazione raggiunto dagli scali gestiti in concessione da DP
V. i risultati conseguiti negli ultimi esercizi che evidenziano una contrazione del business.

La voce "**Altre attività/(passività) non correnti**" presenta un saldo netto negativo di 17,8 milioni di euro al 31 dicembre 2023 ed accoglie essenzialmente il saldo del debito verso l'Agenzia della mobilità SRM – Società Reti e Mobilità S.r.l., pari a 17,2 milioni di euro, maturato in forza del contratto d'affitto di ramo d'azienda sottoscritto in data 4 marzo 2011 tra la medesima agenzia e la società Trasporto Pubblico Bolognese S.c.r.l. contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo di servizio per la gestione del trasporto pubblico locale su strada nell'area di Bologna e successivamente trasferito in capo a TPER.

Al 31 dicembre 2023 il "**Capitale circolante netto**" presenta un valore complessivo negativo pari a 23,4 milioni di euro (rispetto al saldo negativo di 19,8 milioni di euro al 31 dicembre 2022). La variazione, pari a 3,6 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022, è principalmente attribuibile a:

- il decremento delle "**Passività commerciali**" per 8,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022, essenzialmente in conseguenza dei minori costi per materie, parzialmente compensati dai maggiori costi per servizi, registrati nel corso dell'esercizio 2023, nonché per effetto dei maggiori pagamenti operati in prossimità della chiusura dell'esercizio
- la variazione negativa registrata nella voce "**Attività/(passività) per imposte sul reddito**" generatasi in conseguenza dell'utilizzo dei crediti d'imposta esistenti al termine dell'esercizio precedente e dello stanziamento delle imposte correnti dell'esercizio 2023
- la variazione negativa delle "**Altre attività/(passività) nette**" di importo pari a 11,6 milioni di euro, generatasi in conseguenza:
  I. della riduzione delle altre attività correnti per 5,4 milioni di euro, essenzialmente per effetto dei minori crediti d'imposta correlati ad investimenti e ai consumi di energia elettrica e gas
  II. dell'incremento delle altre passività correnti, per 6,2 milioni di euro, quale conseguenza principalmente riconducibile all'incremento dei risconti passivi correlati agli effetti dell'atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna, sulla base del quale il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, SRM, TPB e TPER hanno inteso dare attuazione alle previsioni in materia di adeguamenti tariffari in conformità all'art. 12-bis del contratto di servizio relativo al bacino di Bologna.

Per effetto di quanto sopra il "**Capitale investito lordo**" presenta un valore di 195,9 milioni di euro al 31 dicembre 2023, in aumento di 12,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (183,4 milioni di euro).

I "**Fondi per accantonamenti**" registrano un incremento netto rispetto al 31 dicembre 2022 pari a 2,9 milioni di euro dovuto essenzialmente al saldo tra:

- la riduzione dei fondi per benefici ai dipendenti (-1,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022) dovuta principalmente agli intervenuti pagamenti delle passività per trattamento di fine rapporto
- l'incremento degli altri fondi (+4,4 milioni di euro) in relazione ad accantonamenti operati per fronteggiare rischi ed oneri come già commentato nell'ambito della gestione economica in riferimento alle voci "Variazioni per fondi accantonamenti" e "Variazione dei fondi operativi".

Il "**Capitale investito netto**" è pertanto pari a 143,8 milioni di euro, ed evidenzia un incremento pari a 9,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (134,1 milioni di euro).

Il "**Patrimonio netto**" ammonta a 162,5 milioni di euro e si incrementa di 3,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (159,4 milioni di euro) per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio.

L'"**Indebitamento finanziario netto non corrente**" al 31 dicembre 2023 evidenzia un eccesso di attività sulle passività per 9,5 milioni di euro e si presenta in aumento di 7,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente in conseguenza della riclassifica nella quota corrente dell'ultima rata del prestito obbligazionario emesso dalla Società ed in scadenza al 15 settembre 2024, parzialmente compensata dall'incremento dei finanziamenti a medio lungo termine contratti nel corso del 2023 e finalizzati a supportare il piano investimenti in materiale rotabile su gomma e ferro e le relative infrastrutture.

L'"**Indebitamento finanziario netto corrente**" al 31 dicembre 2023 evidenzia anch'esso un surplus di attività sulle passività per 9,2 milioni di euro ed evidenzia una riduzione di 14,3 milioni di euro rispetto al termine del precedente esercizio. Sulla variazione incidono principalmente l'incremento dei finanziamenti a breve termine (27 milioni di euro rispetto al 2022) e l'incremento delle disponibilità liquide per 11,1 milioni di euro.

La tabella che segue presenta la posizione finanziaria netta della TPER determinata come differenziale tra indebitamento per prestiti obbligazionari, passività per beni in leasing e disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Prestiti obbligazionari	31.779	63.482	(31.703)
Finanziamenti a medio-lungo termine	26.142	0	26.142
Finanziamenti a breve termine	27.018	0	27.018
Passività per beni in leasing	5.562	2.430	3.132
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(60.032)	(48.954)	(11.078)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	**30.469**	**16.958**	**13.511**

Al 31 dicembre 2023 il 65% dell'indebitamento finanziario ha scadenza inferiore a 12 mesi mentre il 35% ha scadenza tra i 4 e i 9 anni. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse si evidenzia che il 41% dell'indebitamento è regolato a tasso fisso, mentre il restante 59% è espresso a tasso variabile.

Al 31 dicembre 2023 la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 60,0 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide.

GESTIONE OPERATIVA E PRINCIPALI EVENTI DEL 2023

Nel corso del 2023 è proseguita l'attività di TPER finalizzata al rilancio del TPL. A tale riguardo si sottolinea che, complessivamente, i passeggeri 2023 evidenziano un incremento del 19,5% rispetto al 2022, con ancora una lieve riduzione rispetto al 2019. Si tratta di dati positivi, tenuto conto della più lenta ripresa registrata a livello nazionale, con dati di distacco rispetto al 2019 talvolta ancora molto elevati.

Anche nel corso del 2023 è proseguita la collaborazione nell'attuazione delle politiche di integrazione tariffaria e delle politiche regionali inerenti alla gratuità per i ragazzi che frequentano gli istituti delle scuole superiori. In particolare, la Società ha contribuito, per quanto di competenza, all'attuazione delle politiche di integrazione tariffaria attraverso il mantenimento delle iniziative "Mi Muovo anche in città" (che garantisce il potenziamento dell'intermodalità nel trasporto pubblico, specie tra ferro e gomma), "Grande" e "Salta Su" (od altre eventuali iniziative di gratuità per i giovani studenti e per lo sviluppo del trasporto pubblico).

Proroga contratto di servizio – Bacino di Ferrara

L'esercizio del trasporto pubblico locale del bacino di Ferrara è svolto dal consorzio TPF in forza del contratto di servizio per approvato originariamente con delibera n. 2/2006 dall'assemblea di AMI (Agenzia per la Mobilità e il TPL della provincia di Ferrara). Ad esito delle intervenute modifiche detto contratto di servizio risultava in scadenza al 31 dicembre 2023.

Con l'entrata in vigore del D. L. n. 4/2022, convertito con modificazioni in L. n. 25/2022 (G. U. n. 73 del 28/03/2022), è stato disposto all'art. 24, comma 5-bis che: "Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da Covid-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al già menzionato regolamento".

La Regione Emilia-Romagna con D. G. R. n. 1828 del 2/11/2022 ha definito le linee di indirizzo in tema di attuazione del comma 5-bis dell'art. 24 del D. L. n. 4/2022, convertito con L. n. 25/2022 – Proroga dei contratti di servizio di TPL ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento CE n. 1370/2007.

Ad esito dei dovuti approfondimenti tecnico-amministrativi AMI, TPF e TPER hanno proceduto d'intesa a sottoscrivere l'Atto di Proroga del contratto di servizio per l'esercizio del trasporto pubblico locale automobilistico nel bacino di Ferrara, fissandone la nuova scadenza al 31 dicembre 2026.

Integrazione tra sistemi di trasporto e promozione dell'intermodalità

È proseguita nel 2023 l'azione del Gruppo in termini di ripresa e di attenzione alla qualità del servizio di trasporto reso, anche in ottica di promozione di piattaforme MaaS (*Mobility as a Service*), in grado di fornire informazioni all'utenza in maniera estesa e di offrire servizi di mobilità integrata. Nel 2023 TPER ha continuato a promuovere l'intermodalità dei servizi di trasporto anche in relazione all'attuazione delle politiche di incentivazione tariffaria, agli Accordi di Mobility management – sia tramite car sharing, sia tramite il mezzo pubblico – alle agevolazioni nell'utilizzo in via complementare di forme di mobilità pubblica etc.

Gli Accordi di Mobility management (oltre 40 Accordi che corrispondono a 30mila abbonamenti), in particolare, sono stati sviluppati con l'obiettivo specifico di favorire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto mediante una customizzazione dell'offerta degli abbonamenti posti in agevolazione – treno, bus, monorotaia, navette dedicate, car sharing – prevedendosi diverse formule di abbonamento per i dipendenti che arrivano ad abbracciare il sistema ferroviario regionale ed i bacini urbano ed extraurbano del TPL su gomma.

Promozione ed incremento dell'accessibilità al servizio

Il Gruppo garantisce e impronta la propria azione al fine di garantire quanto più possibile una massima accessibilità ai servizi e, anche su questo, basa le proprie scelte di investimento (ad esempio in mezzi con particolari dotazioni, in iniziative dal punto di vista tecnologico etc.). Con riferimento all'accessibilità del servizio per specifiche esigenze di viaggio, la percentuale di mezzi provvisti di pianale ribassato è del 89,7%. TPER ha già attrezzato il 92% dei mezzi per la salita e il trasporto di passeggeri in carrozzella. Su 714 autobus sono presenti dispositivi vocali per l'annuncio interno di prossima fermata ed esterni di linea e direzione. I mezzi che riportano all'esterno, sulla fiancata e frontalmente, l'apposito adesivo sono attrezzati per il trasporto di persone che utilizzano sedie a rotelle o dispositivi analoghi. Il servizio su questi mezzi è accessibile a tutte le persone con ridotta capacità motoria che ne facciano richiesta e non prevede costi aggiuntivi rispetto alle normali tariffe. La Capogruppo ha inoltre previsto un servizio di prenotazione, al fine di consentire all'utente di richiedere – telefonando al numero dedicato, 3 giorni prima rispetto alla data prevista di utilizzo – il passaggio di un mezzo attrezzato per una specifica corsa in tutte le linee extraurbane, suburbane e urbane a frequenza non elevata (con passaggi superiori ai 15 minuti).

Dal punto di vista tecnologico, il Gruppo continua a garantire anche per il 2023 il servizio "HelloBus" e le App informative che forniscono le informazioni in tempo reale sulla presenza della pedana nei bus in arrivo ad una fermata.

Car sharing elettrico CORRENTE®

In attuazione dei piani aziendali, ed in coerenza con gli obiettivi regionali di sviluppo della *sharing mobility*, soprattutto elettrica, e della regolamentazione regionale (Patto per il TP, Patto per il Lavoro e per il Clima) e pianificazione locale (specie dei PUMS), nel 2023 sono proseguite le azioni di promozione del servizio di car sharing a flusso libero (e di sharing-mobility in generale), con flotta totalmente elettrica, servizio attivo nelle città di Bologna, Ferrara, Imola e Casalecchio di Reno. Il servizio consente di iniziare il viaggio in una città e terminarlo in un'altra e offre ai propri utilizzatori la massima libertà di movimento.
A partire dalla fine del 2023 (e con il lancio avvenuto a gennaio 2024) si segnala la campagna di valorizzazione di Corrente attraverso un accordo che metterà in strada n. 300 EX30, le nuove vetture 100% elettriche di Volvo. Forte dei propri 82mila utenti, il car sharing Corrente ha oggi una platea di utilizzatori trasversale rispetto alle diverse fasce d'età.

Una trasversalità che si è ulteriormente allargata dall'estate del 2023 con l'immissione in servizio anche di scooter elettrici nella città di Bologna. Il nuovo upgrade della flotta sarà inoltre messo a disposizione anche delle aziende con pacchetti di mobility management che consentono di offrire ai propri dipendenti e collaboratori la possibilità di utilizzare un doppio profilo, sia personale che aziendale.

Per il 2023 si evidenzia inoltre l'operazione "Tper3", che rappresenta un vantaggio riservato ai titolari di abbonamento, mensile o annuale al trasporto pubblico locale, contando su una promozione nell'utilizzo dello sharing, sia auto che scooter. I primi 41 minuti di ogni noleggio sono, infatti, gratuiti per chi è in possesso di un abbonamento al TPL. Tali azioni confermano l'impegno del Gruppo nella promozione della mobilità condivisa, che rappresenta un valore perché si integra con il trasporto collettivo in modo rispettoso delle esigenze degli utenti e del territorio.

Investimenti nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale

GRI 203-1

Nel corso del 2023 è proseguito l'aggiornamento del Piano investimenti di TPER (mezzi ed infrastrutture di ricarica), allo scopo di mantenere e sviluppare gli impegni per investimenti in acquisto mezzi e relative infrastrutture per il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità, riduzione dell'età media del parco mezzi, innovazione e riduzione dell'impatto ambientale. Si è proseguito in particolare ad attuare il progetto di investimento in ottica di ringiovanimento della flotta, sviluppo tecnologico e sostenibilità, contribuendo nel percorso di transizione ecologica e di progressivo ampliamento nell'utilizzo di energie pulite e rinnovabili. Si conferma, inoltre, il sistema "integrato" di mezzi di trasporto basato su diverse modalità di alimentazione, a seconda dei vari ambiti di servizio (bus a idrogeno, il cui progetto ha avuto particolare attuazione dal 2023 con l'aggiudicazione della procedura di gara per la fornitura di 130 mezzi ad idrogeno, altre modalità di trazione ad emissioni zero già presenti/in progetto, quali linee filoviarizzate full electric, linee e navette elettriche, bus CNG e LNG etc.). Il Gruppo agisce nel rispetto della programmazione nazionale, regionale e locale e degli obiettivi collegati all'Agenda 2030. I piani di investimento ricomprendono gli acquisti di mezzi e gli investimenti in infrastrutture e tecnologie, tenendo conto delle singole linee di finanziamento già prese in considerazione nel 2022, con l'integrazione di quelle più recenti (REACT-EU, Fondo complementare PNRR e nuovo PNRR), le quali vanno ad aggiungersi ai finanziamenti già previsti di cui al DPCM 28/11/2018 Min. Ambiente, L. 232/2016 art.1 c. 140 MIT, PSNMS RER, PSNMS Comuni 100k abitanti e PSNMS Comuni alto inquinamento (ed alle risorse stanziate per il Progetto PIMBO).

Nel corso del 2023 sono proseguite le attività volte alla realizzazione degli interventi di ammodernamento della flotta, fra cui rientrano la completa elettrificazione di alcune linee (es. linea 21, in questo caso tramite impiego di fondi REACT-EU) e la rimodulazione del progetto PIMBO di cui TPER è soggetto attuatore.

Sviluppo di strumenti di infomobility e nuovi canali di vendita

Il Gruppo ha proseguito anche nel 2023 la propria azione di ulteriore sviluppo di strumenti di infomobility e canali di vendita innovativi (bigliettazione elettronica e l'utilizzo di forme flessibili di pagamento mediante tecnologie digitali). Infatti, acquistare e validare il biglietto del trasporto pubblico locale con lo smartphone o la carta bancaria è ormai un gesto quotidiano per molte migliaia di cittadini di Bologna e Ferrara. Inoltre, dal marzo 2023, oltre a confermarsi la piena copertura del servizio urbano, anche in tutto il servizio extraurbano è possibile utilizzare il pagamento diretto con carta bancaria. Anche in ambito extraurbano

l'utente potrà quindi utilizzare la carta bancaria e selezionare, sui dispositivi installati a bordo ed in maniera touch screen, il numero di zone richiesto.

Il Gruppo è impegnato da anni nello sviluppo del sistema EMV per i pagamenti contactless, attivo sui bus. La dotazione del sistema di pagamento contactless da parte della Capogruppo ha visto nel 2023 investimenti complessivi per 3 milioni di euro: 1,4 milioni di euro per la prima fase d'intervento, relativa ai servizi urbani, e 1,6 milioni di euro per l'attuale estensione extraurbana. L'investimento è finanziato al 50% con fondi POR-FESR messi a disposizione dalla Regione Emilia-Romagna e al 50% con risorse aziendali.

Al sistema di pagamento contactless con carta bancaria si aggiunge la possibilità di utilizzare le App Muver e Roger. Quest'ultima, in particolare, rappresenta il MaaS (sistema di Mobility as a Service) unico per la Regione Emilia-Romagna e consente, oltre all'acquisto ed alla validazione dei titoli di viaggio di bus e treni, anche altre funzionalità tra cui l'aiuto nella pianificazione del viaggio, fornendo gratuitamente indicazioni sugli orari e sull'arrivo dei mezzi in tempo reale su tutto il territorio regionale. Nel 2023 sono 415.700 gli utenti registrati sull'App Roger.

I 5,4 milioni di biglietti virtualizzati in un anno – sia tramite sistema EMV che via App – hanno sostituito altrettanti titoli di viaggio cartacei con conseguenti benefici per l'ambiente data la notevole riduzione della produzione della carta, del confezionamento e del suo ciclo di movimentazione nella rete di vendita.

Prosecuzione degli interventi per avvio operativo e realizzazione del progetto PIMBO

Nel 2023 TPER ha continuato a farsi parte attiva, per quanto di competenza, al fine di promuovere la prosecuzione degli interventi relativi alla progettazione definitiva del PIMBO, anche nell'ambito dei vari Collegi di Vigilanza del progetto che si sono regolarmente tenuti nel corso dell'anno e nelle cui sedi è proseguito il confronto con gli Enti di riferimento.

Si segnala che nel settembre 2023 si è tenuto il Collegio di Vigilanza per discutere in merito alle verifiche delle procedure attuative del Progetto ed in particolare per l'aggiornamento del cronoprogramma a seguito della sottoscrizione del Decreto Interministeriale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia, che sblocca le relative risorse. A seguito della registrazione del Decreto, è stato possibile infatti avviare l'iter relativo alla rendicontazione delle spese di progettazione sostenute ed al perfezionamento della documentazione per l'avvio delle procedure di gara, per la realizzazione delle opere di competenza e per l'acquisto dei mezzi da impiegare per il servizio, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica dei mezzi (filobus e autobus elettrici).

Nel 2023 TPER è stata inoltre impegnata nella definizione della documentazione di Project Review del Progetto Definitivo del PIMBO, in linea con le indicazioni ricevute dagli Enti competenti a livello locale.

Progetto di integrazione delle aziende del TPL della Regione Emilia-Romagna

Nel 2023 è proseguito l'iter per giungere alla possibile integrazione tra aziende del TPL della Regione Emilia-Romagna. Le aziende hanno in particolare terminato il percorso di aggiornamento dello Studio relativo all'attuazione del progetto industriale di integrazione.

Con l'inizio del 2023 è stato costituito un Gruppo di lavoro per l'avvio delle verifiche di fattibilità e per la raccolta di documentazione necessaria; il lavoro di approfondimento si è concluso a luglio 2023, con la chiusura dello Studio, portato in approvazione dei rispettivi organi amministrativi delle aziende e successivamente presentato ai Soci azionisti principali delle stesse ed agli altri Enti coinvolti.

La Capogruppo ha inoltre collaborato con la Regione Emilia-Romagna per la definizione di un Protocollo d'Intesa al fine di agevolare il coordinamento e la collaborazione tra Enti Soci delle Società rientranti nel perimetro di aggregazione per giungere al perfezionamento dell'operazione di cui trattasi.

Nuove linee di finanziamento a sostegno del piano investimenti

Al fine di rafforzare la liquidità, in vista degli investimenti per i quali il Gruppo si è impegnato, nel corso del mese di maggio 2023 la Capogruppo ha perfezionato un'operazione di finanziamento articolata in tre distinti finanziamenti, e precisamente:

- un finanziamento revolving, contratto con un pool di finanziatori, di importo massimo in linea capitale pari a 65 milioni di euro da utilizzare per sostenere il piano investimenti relativo al rinnovamento e miglioramento del parco rotabile su gomma e relative infrastrutture nelle more della messa a disposizione da parte della competente agenzia della mobilità e/o altro soggetto competente (Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Ferrara, Ministero delle Infrastrutture) di un ammontare corrispondente a determinati contributi pubblici destinati in ultima istanza a TPER. Il finanziamento è regolato a tasso variabile e ha durata pari a quattro anni
- un finanziamento term, assistito da garanzia "Sace Green", per un ammontare complessivo in linea capitale di massimi 15 milioni di euro da utilizzare a supporto di investimenti nel parco bus regolato a tasso variabile e di durata pari a otto anni
- un finanziamento term, assistito da garanzia "Sace Green", per un ammontare complessivo di linea capitale di circa 12 milioni di euro da utilizzare a supporto di investimenti nel parco treni regolato a tasso variabile e di durata pari a dieci anni.

Le prime due linee sono di tipo *sustainability linked* e prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.
A garanzia delle obbligazioni di pagamento derivanti dai finanziamenti contratti è prevista la costituzione di un set di garanzie (c.d. "*Security Package*") a fronte del quale TPER, vigendo gli impegni di cui ai termini e alle condizioni del prestito obbligazionario emesso, ha richiesto ed ottenuto apposito consenso agli obbligazionisti a fronte dell'estensione delle garanzie correlate ai crediti da indennità da cessazione dei bacini di Bologna e Ferrara anche nei confronti degli obbligazionisti.

EVENTI SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2023

Proroga contratto di servizio – Bacino di Bologna

Con delibera del Consiglio Comunale di Bologna n. DC/PRO/2024/41 del 6 maggio 2024 e del Consiglio della Città Metropolitana di Bologna n. 15 del 24 aprile 2024 aventi ad oggetto "*Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tramviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al piano di sosta del Comune di Bologna e dei servizi ad esso complementari. Proroghe*" il Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna, rinvenendo la sussistenza dei presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore, che comprende anche la gestione delle linee tramviarie in corso di realizzazione (Linea rossa e Linea Verde – Tratto Nord), fino al 28 febbraio 2028, ai sensi dell'art. 24 comma 5-bis del D. L. n. 4/2022 e dell'art. 5, par. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 hanno deliberato, *inter alias*, di dare mandato all'agenzia della mobilità SRM S.r.l. (nel seguito "SRM"):

- di prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, includendovi la gestione delle linee tramviarie Rossa e Verde (Tratto Nord) e del servizio metrobus San Donato e relativi servizi di adduzione, fino alla data del 29 febbraio 2028
- di concedere la proroga a condizione che venga presentato dal gestore un Piano Economico Finanziario (nel seguito "PEF"), accompagnato da un Piano Industriale, da cui si evinca l'impegno a garantire un miglioramento in termini di efficienza del servizio, innovazione tecnologica, riduzione delle emissioni e rapporto con l'utenza.

La Società ed SRM hanno dunque avviato le necessarie interlocuzioni finalizzate alla definizione di un articolato PEF, redatto sull'intera durata del contratto di servizio e accompagnato da una corretta identificazione e allocazione dei rischi – come richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – che sarà oggetto di verifica ed approvazione da parte di SRM, con il coinvolgimento degli Enti in sede di istruttoria da parte dell'Agenzia, al fine di consentire la verifica degli obiettivi ed aspetti salienti.

Corrente®: nuove auto al servizio della Sharing Mobility

Nel corso del mese di gennaio 2024, TPER ha ufficializzato l'accordo raggiunto con Volvo Car Italia che prevede la sostituzione del parco veicoli auto con 300 nuove vetture 100% elettriche di casa Volvo.

Il nuovo parco veicoli sarà composto dalle nuove EX30, il nuovo modello prodotto dalla casa svedese, scelte da Corrente in quanto rappresenta un evidente *upgrade*, condotto in perfetta coerenza con quelle che da subito sono state le linee fondamentali del progetto di TPER per l'avvio e lo sviluppo di una sharing mobility che punta a sicurezza e qualità.

Il car sharing Corrente conta oggi su una platea di utilizzatori trasversale rispetto alle diverse fasce d'età. Una trasversalità che si è ulteriormente allargata dall'estate 2023 con l'entrata in scena anche di scooter elettrici nella città di Bologna.

Grazie alle nuove Volvo, con caratteristiche di sicurezza massime, che saranno tutte su strada dalla primavera 2024, Corrente è certa di entrare ancora di più nel cuore e nelle abitudini dei territori in cui opera.

Contenzioso ATC S.p.A. in liquidazione

In data 29 febbraio 2024 è stato notificato ad ATC S.p.A. in liquidazione (di seguito ATC) il ricorso avverso la sentenza della Corte d'Appello di Bologna n. 1748 del 29 agosto 2023 con la quale veniva confermata la sentenza di primo grado, rigettando l'appello proposto da TPER.

Il 1° febbraio 2012 si perfezionavano due operazioni di scissione parziale. Con la prima, vi era la scissione di alcuni elementi del ramo trasporto ferroviario di FER – Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. a favore della nuova società FER Trasporti S.r.l. La seconda scissione, invece, trasferiva alcuni elementi patrimoniali del ramo trasporto pubblico locale di ATC S.p.A. a favore della nuova società ATC Trasporti S.p.A. Contestualmente, le suddette nuove società – FER Trasporti e ATC Trasporti – venivano fuse in una nuova società, Trasporti Passeggeri Emilia-Romagna TPER S.p.A. (TPER).

I fatti originano dall'atto di citazione con il quale ATC conveniva in giudizio TPER chiedendo l'accertamento dell'obbligo in capo a quest'ultima di indennizzarla in riferimento ad un debito tributario relativo all'Irap (Imposta Regionale sulle Attività Produttive) dichiarata da ATC per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Infatti, l'Agenzia delle Entrate aveva notificato ad ATC quattro avvisi di accertamento per quelle quattro annualità d'imposta, antecedenti alla scissione.

I quattro avvisi di accertamento sono stati impugnati da ATC ed i relativi contenziosi, che hanno visto ATC soccombente nei due gradi di merito, non sono ancora definitivi. A fronte dell'esecuzione iniziata dall'Agenzia delle Entrate ATC pretendeva che il correlato debito fiscale fosse in sostanza assolto da TPER in base all'art. 10 dell'atto di scissione e fusione di cui sopra. Tale articolo, infatti, dopo aver individuato gli elementi patrimoniali trasferiti da ATC ad ATC Trasporti (poi confluita in TPER) statuisce che: "le eventuali sopravvenienze attive o passive che si dovessero manifestare a partire dalla data da cui la scissione produrrà i suoi effetti rimarranno rispettivamente a beneficio o a carico del patrimonio trasferito se di pertinenza".

Con sentenza del Tribunale di Bologna n. 2451 del 14 novembre 2019 veniva accertato l'obbligo di TPER di indennizzare ATC di quanto quest'ultima ha versato all'Erario, riconoscendo però che l'obbligo potrà essere effettivo soltanto quando il giudizio tributario sarà definito, con conseguente cristallizzazione del debito.

Avverso detta sentenza TPER proponeva appello innanzi alla Corte di Appello di Bologna che si è pronunciata con la richiamata sentenza n. 1748/2023.

Si evidenzia che il rischio di soccombenza risulta interamente coperto dall'appostazione di apposito fondo rischi. Ad ogni modo la decisione della Corte d'Appello di Bologna è stata da TPER impugnata presso la Corte di Cassazione.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nonostante il contesto globale caratterizzato da crescente complessità, determinata dall'instabilità geopolitica (con il perdurare della guerra in Ucraina, l'avvio del conflitto israelo-palestinese e l'allargamento delle tensioni ad altre zone del Medio Oriente) e dal rischio di ripercussioni anche sul piano economico (la crisi del Mar Rosso e i blocchi nel canale di Suez ne costituiscono un esempio), il settore della mobilità ha osservato un andamento positivo dei principali fondamentali: i dati di traffico del 2023 hanno confermato il progressivo recupero già riscontrato nel 2022.

Tuttavia, l'indicata instabilità geopolitica comporta anche per l'anno corrente uno scenario di incertezza circa gli sviluppi della situazione economica e finanziaria a livello internazionale, che potrebbe avere un impatto, anche significativo, sulle performance operative e gestionali del Gruppo.

In tale contesto prevediamo di dare ulteriore impulso a investimenti e manutenzioni per l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di mobilità, con l'obiettivo di rigenerare e potenziare sia il parco mezzi che il sistema infrastrutturale gestito, aumentando la vita utile degli asset al servizio della mobilità nonché rafforzandone la resilienza anche a fronte di avversi eventi climatici.

Proseguirà nel 2024 il percorso di Gruppo con obiettivi e target per mitigare i rischi e cogliere le opportunità di ambito ESG al 2030. Particolare attenzione continuerà ad avere il piano di mitigazione degli impatti climatici, che mira a minimizzare le emissioni dirette e quelle indirette lungo la catena del valore, supportato da obiettivi per amplificare l'impatto positivo del Gruppo sulle persone e sulle comunità in cui opera.

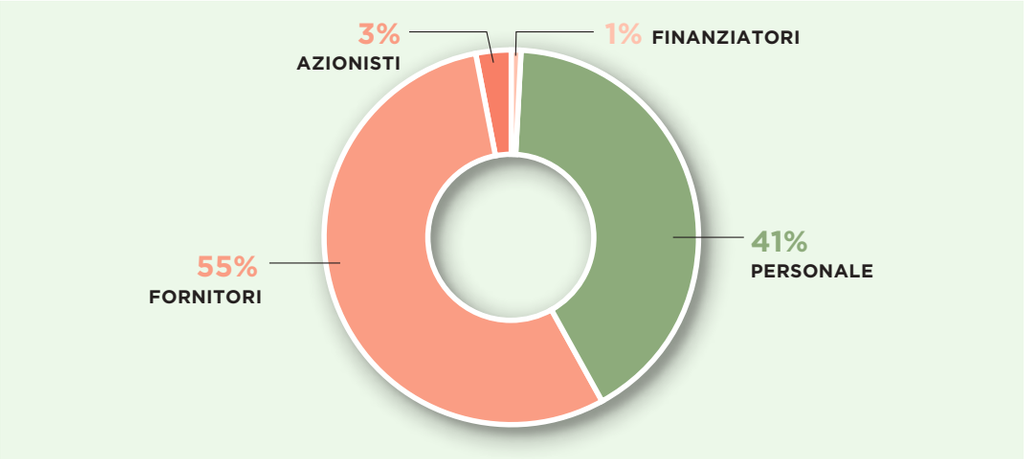
La Società, inoltre, nel corso del 2024 sarà impegnata nell'attività funzionale alla piena conformità ai requisiti della direttiva comunitaria sulle informazioni non finanziarie CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) in vigore a partire dalla rendicontazione relativa all'esercizio finanziario 2024.

VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO

GRI 201-1 | 201-4

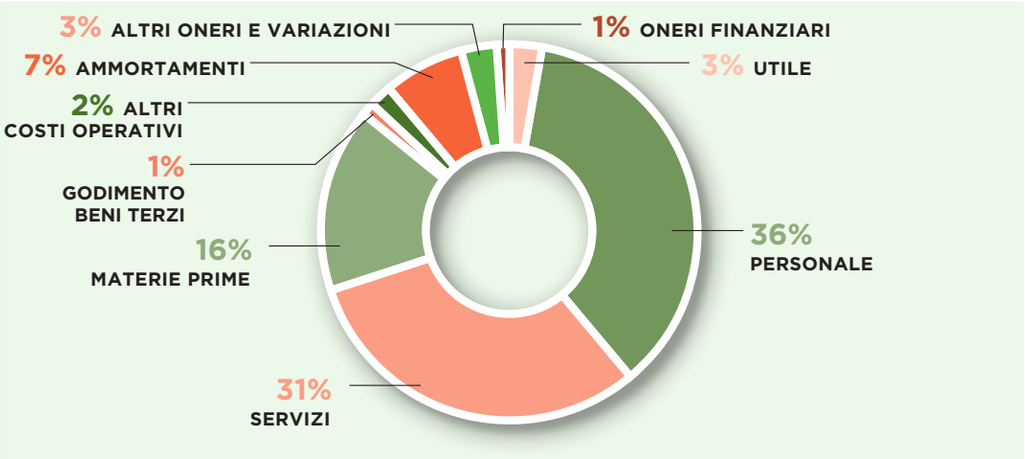
Con riferimento al valore distribuito (GRI 201-1), in cui si considerano azionisti, personale, fornitori e pubblica amministrazione, si evidenzia come il 41% sia destinato si dipendenti, il 55% ai fornitori, il 3% agli azionisti.

Valori in euro/000	2021	2022	2023
Costo del personale	89.159	89.741	108.431
Costi per servizi	56.416	55.939	92.293
Costi per materie	29.512	40.971	47.462
Godimento beni di terzi	5.942	1.095	4.553
Altri costi operativi	4.106	4.185	5.093
Ammortamenti	16.630	16.921	20.064
Altri oneri e variazioni	1.605	8.770	10.786
Oneri finanziari	597	529	3.610
Oneri fiscali	4.766	84	416
Utile	5.119	1.687	8.480



Ampliando l'analisi per considerare tutti gli impieghi di TPER, considerando nello specifico tutti i costi del conto economico consolidato e l'utile societario, è possibile evidenziare che il 36% è destinato da TPER alle risorse umane (personale). Tale circostanza è correlata alla natura dell'attività gestita, che si può definire "labour intensive". La maggior parte dei dipendenti risiedono nel territorio dove TPER opera. La distribuzione di valore ai dipendenti contribuisce pertanto anche indirettamente alla creazione di valore per la comunità locale, in quanto tale ricchezza viene poi redistribuita sotto forma di ulteriori consumi e acquisti sempre nel territorio di riferimento. Ai fornitori è allocata una quota del 50% del valore distribuito (include materie prime, servizi, godimento beni di terzi e altri costi), mentre il 7% del valore è destinato alla ricostruzione del capitale investito (ammortamenti). Quote minori sono destinate ad altri oneri e variazione (3%) e ai finanziatori per la remunerazione del credito (1%).

A differenza del valore distribuito per destinatari, l'analisi del valore distribuito in base al costo derivante dal conto economico prende in considerazione anche ammortamenti, svalutazioni, oneri finanziari e variazione dei fondi per accantonamento.



CONTRIBUTI PUBBLICI

Nel corso dell'esercizio 2023 TPER ha ricevuto contributi per 46 milioni di euro, di cui 5,8 milioni dall'Agenzia delle Entrate per credito di imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (D. L. 21/2022 e successive proroghe) e 2,4 milioni per ristori carburanti ex D. L. 115/2022 art. 9.

Con riferimento ai contributi in conto impianti a fronte degli investimenti effettuati TPER ha ricevuto contributi per 16 milioni dal Comune di Bologna, 14,9 milioni da SRM, 3 milioni da AMI. Di seguito è esposto il riepilogo complessivo suddiviso tra gli Enti.

	Contributi
Agenzia delle Dogane	579.314
Agenzia Entrate	5.816.905
Agenzie della mobilità	2.407.028
AMI Ferrara	2.960.195
Città Metropolitana di Bologna	741.723
Comune di Bologna	16.462.437
Comune di Ferrara	704.578
Comune di San Lazzaro	34.214
Ministero dei Trasporti	526.126
Ministero del Lavoro	-
Ministero Infrastr. e Trasporti	709.893
Regione Emilia-Romagna	388.741
SRM Bologna	14.881.029
TOTALE INCASSATO	**46.212.182**

ANALISI DELL'IMPATTO ECONOMICO SUL TERRITORIO – ANALISI DEL VALORE ESTESO

GRI 2-6 | 203-2 | 204-1

In generale, lo sviluppo di un'impresa della mobilità per il trasporto pubblico o collettivo sul territorio presenta notevoli impatti di natura sia diretta che indiretta. Tale impatto riguarda la ricchezza creata e distribuita, l'effetto sull'ambiente, sulla congestione del traffico, sulla riduzione degli incidenti stradali, ma riguarda anche lo sviluppo di conoscenze e competenze, la possibilità di contribuire all'innovazione, la creazione di reti e relazioni.

L'incremento delle dimensioni aziendali e il rafforzamento in termini di gruppo industriale garantiscono una domanda stabile o in crescita di forniture e servizi a condizioni vantaggiose. Se da un lato è garantita la domanda, favorendo di riflesso il mantenimento di fornitori ed erogatori di servizi, dall'altro la definizione di modalità di acquisto orientata a offerte economicamente più vantaggiose consente lo sviluppo dell'efficienza anche nei fornitori, che quindi sono chiamati a crescere e a puntare su innovazione e specializzazione, creando quindi un volano virtuoso in termini di mantenimento dell'occupazione e aumento della specializzazione e formazione.

La possibilità di garantire a lavoratori e famiglie una soluzione alternativa ed economica per gli spostamenti consente di liberare risorse da reinvestire in consumi alternativi o in risparmi, in entrambi i casi contribuendo ad alimentare il benessere dei consumatori. Nel caso in cui il risparmio derivante dall'utilizzo di trasporti pubblici sia utilizzato per nuove spese, tali maggiori spese possono avere un impatto diretto e indiretto sul territorio.

Un primo importante effetto si può misurare sulle imprese, non solo intese come fornitori ma anche come "clienti", anche per il tramite dei loro lavoratori, di servizi di mobilità in grado di assicurare spostamenti coerenti e comodi rispetto alle localizzazioni.

Su questo tema, in un'ottica di pianificazione del territorio con gli enti competenti e di dialogo con le imprese, è possibile lavorare per fornire un servizio capillare e puntuale in grado di non ostacolare, anzi di far progredire, lo sviluppo delle industrie che insistono sullo stesso territorio servito.

Al tempo stesso è possibile prevedere iniziative di promozione/convenzione per i lavoratori di queste imprese, collaborando per garantire flussi di traffico sostenibili, idonei collegamenti e quindi una rete efficace fra i luoghi di lavoro e di abitazione, infine proposte convenienti e puntuali per i lavoratori.

L'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico locale rappresenta infatti un'alternativa ecologica all'uso di mezzi propri alimentati a combustibili fossili, contribuendo al miglioramento dell'impronta ecologica, alla riduzione della CO_2 e di altri gas serra immessi in atmosfera, alla riduzione della congestione stradale e del numero di incidenti gravi.

Una capillare rete di trasporto può agevolare e incentivare le aziende nella loro localizzazione strategica rispetto ai flussi di traffico, determinando un impatto positivo sul valore immobiliare, soprattutto in prossimità degli snodi di tale rete.

Alla luce di tutti questi aspetti, gli investimenti, l'innovazione, lo sviluppo delle tecnologie e la ricerca della qualità nel settore del trasporto pubblico rappresentano elementi fondamentali per le strategie economiche sia a livello nazionale che a livello delle amministrazioni regionali, provinciali e locali. Infatti, gli investimenti e lo sviluppo in questo settore creano un vero e proprio effetto moltiplicatore di cui beneficia un'ampia platea di soggetti.

TPER orienta il proprio modello di business verso i principi di innovazione e sostenibilità, preoccupandosi di creare un valore "superiore" per i propri stakeholder, contribuendo ad uno sviluppo sostenibile dell'azienda e del territorio, inteso in senso ampio.
Gli indicatori considerati per valutare l'impatto di TPER sono:

- Il valore aggiunto, ovvero la differenza fra il valore della produzione e i costi sostenuti per l'acquisto di input produttivi dall'esterno (Economic Value Added, EVA), ovvero il valore che i fattori produttivi utilizzati dall'impresa, capitale e lavoro, hanno "aggiunto" agli input acquistati dall'esterno e che remunerano quindi i fattori produttivi interni
- La fiscalità, ovvero la quota di ricchezza generata che sarà poi redistribuita sotto forma di beni pubblici alla collettività
- Il numero di lavoratori impiegati direttamente e indirettamente connessi alle attività industriali del Gruppo.

Si tratta quindi di determinare gli impatti economici diretti dovuti all'attività dell'azienda, quelli indiretti generati dalla prima linea di fornitori, infine il valore indotto. Dalla combinazione di questi elementi deriva la stima del valore esteso a favore dei vari attori sociali ed economici.

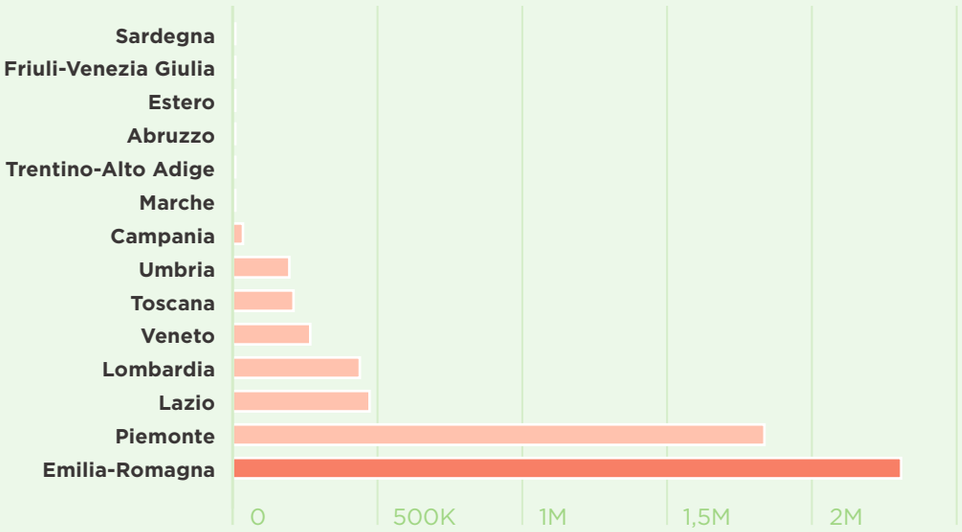
Si definisce in particolare impatto diretto quello generato in modo diretto dall'attività imprenditoriale di TPER e delle sue controllate su famiglie, imprese e Pubblica Amministrazione, mentre per impatto indiretto si intende quello generato dai soggetti appartenenti alla catena di valore di TPER, nello specifico considerando la prima linea di fornitura di TPER.
Con riferimento all'impatto diretto, l'analisi è volta a determinare gli impatti economici dovuti all'attività dell'azienda ed è stata compiuta tenendo conto dei dati di bilancio consolidato, prendendo in considerazione sia la gestione operativa, ovvero i dati di conto economico, sia le spese per gli investimenti.

Per impatto indiretto si intende quello generato dai soggetti appartenenti alla catena di valore di TPER, nello specifico considerando la prima linea di fornitura di TPER. Per la valutazione degli impatti indiretti sono state analizzate le informazioni contenute nei bilanci societari dei fornitori raccolti nel data base AIDA – Bureau Van Dijk. Per i fornitori residui sono state invece svolte delle proiezioni a partire dai dati misurati per i fornitori su cui si concentra la maggiore percentuale di costo. I fornitori sono stati distinti per categoria merceologica e servizi svolti, in modo da dare una maggiore rappresentatività della tipologia di acquisti TPER. L'indagine è stata compiuta su un campione rappresentativo di aziende, ovvero un numero di fornitori pari al 63% della spesa TPER per costi operativi (analizzate aziende per costi complessivi pari a oltre 62 milioni tra costi per servizi, materie prime e

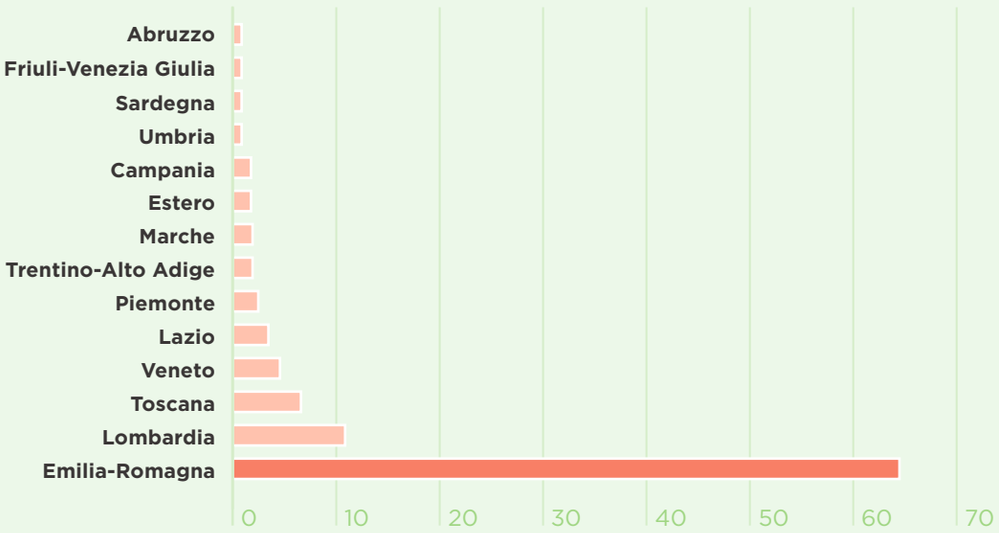
godimento beni di terzi) e il 61% dei costi per investimenti. Complessivamente sono stati analizzati i bilanci delle aziende con un importo della spesa superiore a 30mila euro, ovvero le prime 178 aziende per spesa (il 63% dei costi complessivamente analizzati).
Rispetto all'analisi svolta, si riporta la distribuzione dei principali fornitori di TPER sul territorio per numero di fornitori e per importi spesi, considerando sia i costi operativi sia gli investimenti. Il dato considerato è quello della sede legale come reperita da dati di AIDA – Bureau Van Dijk.

L'analisi rappresentata nei grafici seguenti è svolta su un campione rappresentativo di aziende, lo stesso campione utilizzato per l'analisi del valore esteso.

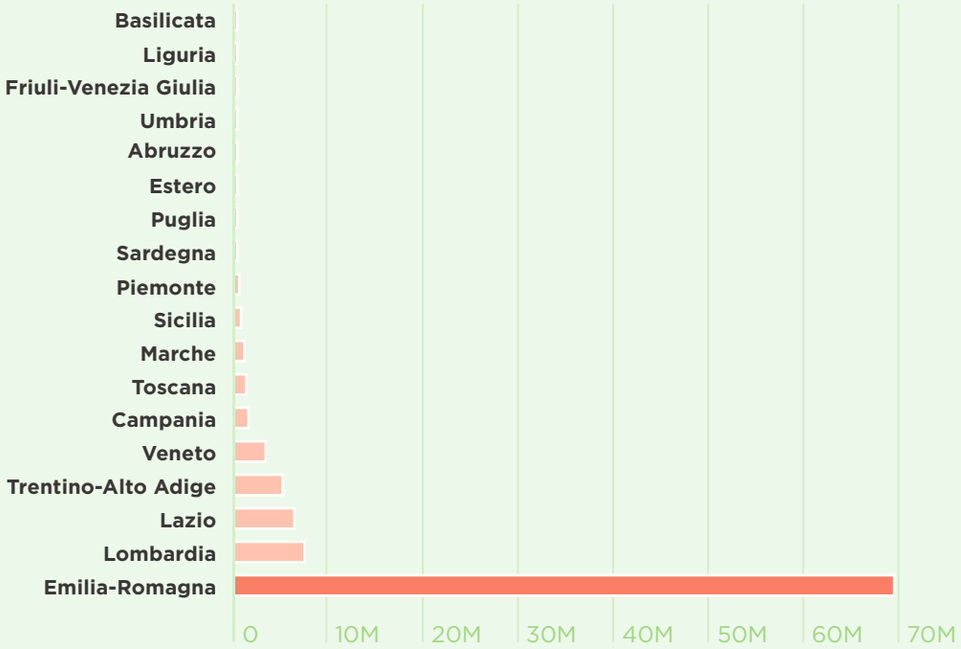
DISTRIBUZIONE INVESTIMENTI — PER IMPORTI



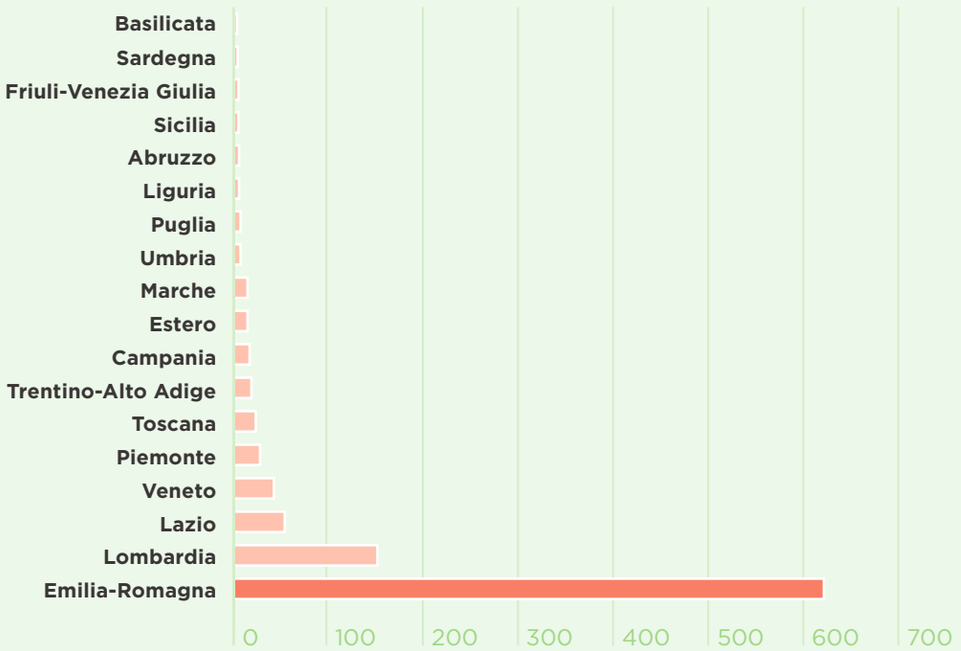
DISTRIBUZIONE INVESTIMENTI — PER NUMERO AZIENDE



DISTRIBUZIONE COSTI OPERATIVI — PER IMPORTI



DISTRIBUZIONE COSTI OPERATIVI — PER NUMERO AZIENDE



Molti fornitori operativi sono sul territorio regionale (intesi come fornitori locali) sia per numero (oltre il 60% del campione analizzato) che per importo di spesa (il 70% del campione).

Per gli investimenti la distribuzione delle imprese cambia: è localizzato nel territorio regionale e si configura come fornitore locale il 57% del campione per numero aziende, circa il 40% per importi.

Alla luce dell'impatto diretto e indiretto è stato stimato il valore indotto, ovvero l'incremento di produzione connesso all'incremento di reddito di cui sono beneficiari coloro che hanno contribuito all'impatto diretto ed indiretto. L'obiettivo finale dell'analisi è stato quello di valutare, a livello diretto, indiretto e indotto, gli elementi Valore Aggiunto, Occupazione, Fiscalità.

Una parte di questo reddito è verosimilmente speso per l'acquisto di altri beni e servizi, e quindi si traduce in consumi / nuova produzione. Per calcolare l'indotto, è stata definita una stima pari al 5% del valore complessivo diretto e indiretto.

L'importanza di misurare il valore esteso è data dall'individuare l'azienda come uno dei potenziali driver di crescita del territorio, in quanto la sua attività muove altri comparti dell'economia, distribuendo ricchezza per i suoi stakeholder. In questo contesto, l'analisi del valore esteso generato dalle attività di un'azienda, calcolato in termini di impatti diretti, indiretti ed indotti risponde efficacemente all'esigenza attuale di fornire una rendicontazione più ampia e non più limitata alla sola performance economico-finanziaria.

Gli effetti economici dovuti alla pandemia da Covid-19 e gli impatti della destabilizzazione industriale derivanti dalla guerra in Ucraina si riflettono non solo sulle dinamiche economico-finanziarie aziendali, ma anche sugli impatti indiretti e indotti.

Si riporta di seguito l'impatto diretto negli anni.

IMPATTO DIRETTO (Gruppo TPER)

Anno	Valore aggiunto VA	Oneri fiscali	Numero dipendenti
	(000euro)	(000euro)	(num)
2023	**126.961**	**555**	**2.346**
2022	117.188	-460	2.345
2021	141.247	5.534	2.320

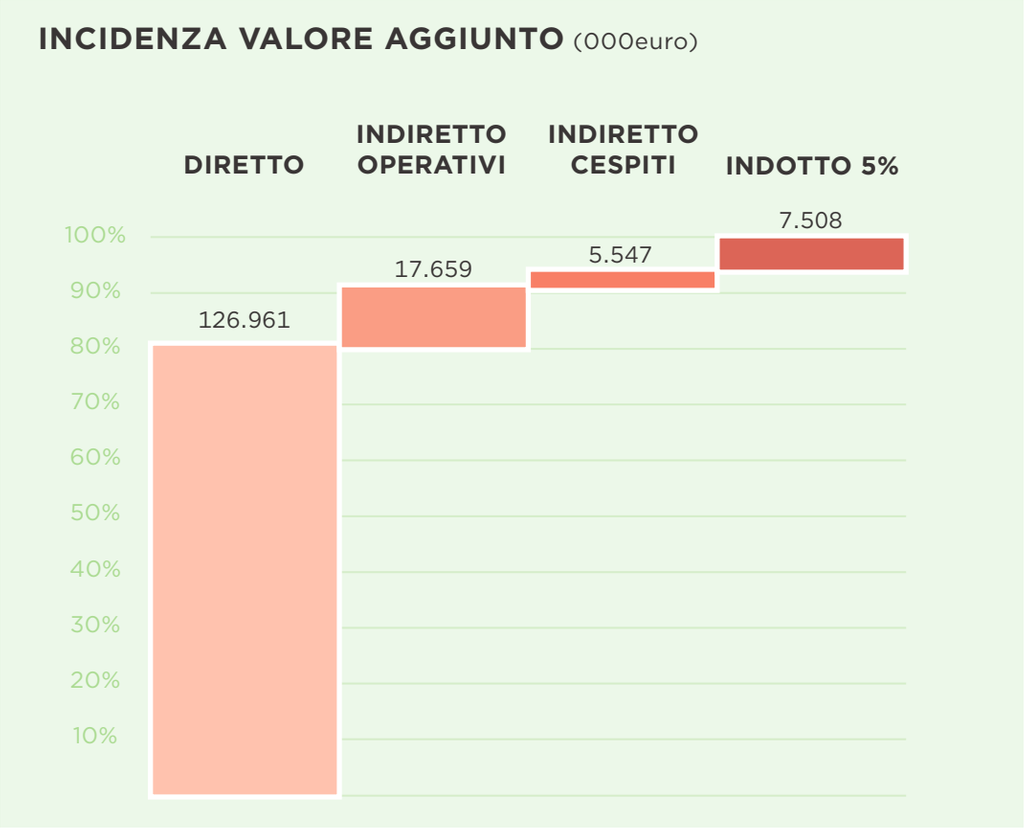
IMPATTO DIRETTO (prima linea fornitori)			
2023	**Incidenza VA**	**Oneri fiscali**	**Num dipendenti**
	(000euro)	(000euro)	(num)
Da gestione ordinaria	17.659	957	381
Da gestione investimenti	5.547	315	60
Totale	**23.206**	**1.272**	**442**
2022	**Incidenza VA**	**Oneri fiscali**	**Num dipendenti**
	(000euro)	(000euro)	(num)
Da gestione ordinaria	27.033,48	1.279,39	614,11
Da gestione investimenti	5.541,76	241,60	77,21
Totale	**32.575,24**	**1.521,00**	**691,31**
2021	**Incidenza VA**	**Oneri fiscali**	**Num dipendenti**
	(000euro)	(000euro)	(num)
Da gestione ordinaria	38.291	851	543
Da gestione investimenti	6.966	139	92
Totale	**45.258**	**990**	**635**

Di seguito si riporta l'impatto indotto, stimato pari al 5% rispetto alla somma degli altri impatti.

IMPATTO INDOTTO (Gruppo TPER)			
Anno	**Incidenza VA**	**Oneri fiscali**	**Num dipendenti**
	(euro)	(euro)	(num)
2023	**7.508**	**91**	**139**
2022	7.488	53	152
2021	9.325	326	148

Valore esteso TPER

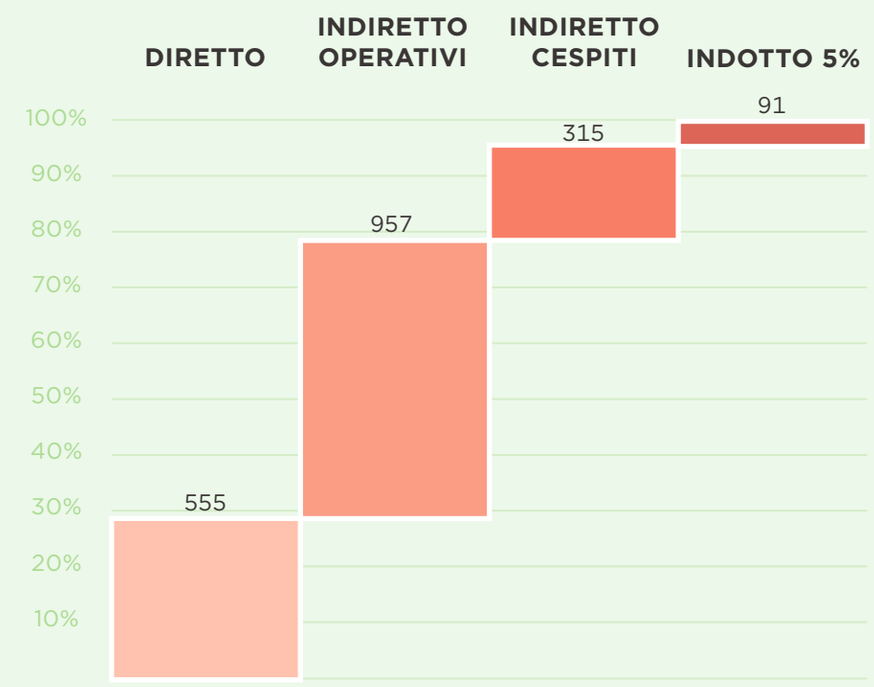
	valore aggiunto	fiscalità	dipendenti
Valori in euro/000	(000euro)		
Diretto	126.961	555	2.346
Indiretto operativi	17.659	957	381
Indiretto cespiti	5.547	315	60
Indotto (5%)	7.508	91	139
Totale valore esteso	**157.676**	**1.918**	**2.927**



Per valore aggiunto si intendono le risorse destinate alla remunerazione dei fattori di produzione interni. Si tratta quindi di risorse destinate alla remunerazione del personale, ai costi d'uso del capitale (ammortamenti, oneri finanziari), alla redistribuzione economica e all'acquisto di servizi pubblici (imposte), alla remunerazione degli azionisti o alla creazione di riserve (utili). Si indica il valore creato per gestione ordinaria da TPER e controllate, dalla prima linea di fornitura, dalla gestione degli investimenti.

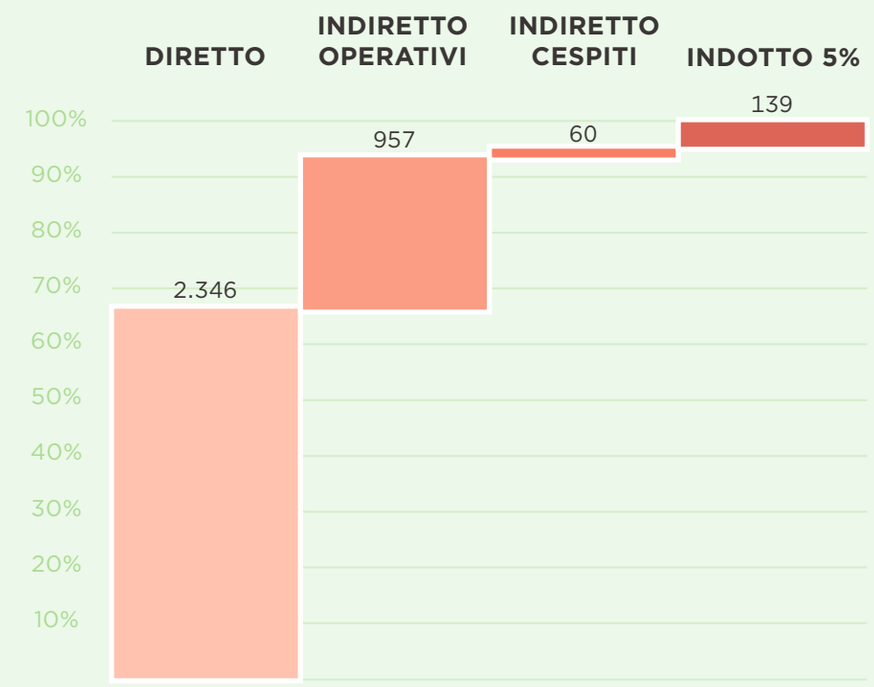
La fiscalità indica la quota parte di ricchezza generata che è destinata a beni e servizi comuni.

INCIDENZA FISCALITÀ (000euro)



Nel grafico si indica l'effetto di TPER sull'occupazione, indicando il numero di persone che lavorano per il Gruppo, la stima del personale coinvolto nella prima linea di fornitura di TPER, il numero di persone della gestione degli investimenti, infine l'effetto indotto.

INCIDENZA DIPENDENTI (num)



DNF

Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

(D.LGS 254/2016)

DNF

NOTA METODOLOGICA

GRI 1-3 | 2-1 | 2-2 | 2-3 | 2-4 | 2-5 | 2-22 | 3-1

La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (di seguito anche "Dichiarazione Non Finanziaria" o "DNF") di TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna – S.p.A. e società controllate (di seguito "TPER", "Gruppo TPER"), pubblicata con cadenza annuale, è redatta in conformità agli articoli 3 e 4 del D. Lgs. 254/2016 (di seguito anche "Decreto"), di attuazione della Direttiva 2014/95/UE. TPER è obbligata alla redazione della DNF in quanto società emittente un prestito obbligazionario, strumento finanziario quotato dal 2017 in un mercato regolamentato dell'Unione Europea (Borsa di Dublino – Irish Stock Exchange).

La DNF contiene le informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione, utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte dal Gruppo TPER, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto dalle stesse.

Come richiesto dal D. Lgs 254/2016 viene inoltre data evidenza dei principali rischi, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e che derivano dalle attività dell'impresa, dai suoi prodotti, servizi o rapporti commerciali, incluse, ove rilevanti, le catene di fornitura e subappalto, con indicazione delle relative modalità di gestione.

Le informazioni relative ai temi ambientali, sociali, economici e sulla governance riportate nella DNF assicurano una migliore comprensione delle attività svolte dal Gruppo TPER, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto dalle stesse. Questo permette a chi ha accesso a tali dati di poter fare valutazioni e prendere decisioni informate in merito agli impatti di TPER e sul suo contributo allo sviluppo sostenibile.

La DNF è stata redatta in conformità (in accordance with) alle metodologie e principi previsti dai *GRI Sustainability Reporting Standards*, definiti dal *Global Reporting Initiative* (*GRI Standards*). L'indice di riepilogo delle informazioni relative ai diversi ambiti trattati (*GRI Content Index*), pubblicato in appendice al presente documento e parte integrante dello stesso, consente la tracciabilità degli indicatori e delle altre informazioni quantitative e qualitative presentati.

I dati quantitativi e le informazioni che costituiscono l'informativa di sostenibilità (DNF) del Gruppo TPER sono contenuti, salvo diversa indicazione, nella sezione Informativa di sostenibilità della Relazione integrata sulla gestione e sono identificati dal richiamo dei GRI

Standards trattati nei diversi paragrafi, attraverso la dicitura GRI (numero e descrizione).

Per il reporting dell'esercizio 2023 sono stati applicati i GRI Standards pubblicati nel 2021, che hanno aggiornato il processo di redazione, l'informativa di carattere generale ed il processo di identificazione e valutazione dei temi materiali: GRI 1 Principi fondamentali; GRI 2 Informativa generale; GRI 3 Temi materiali. Il GRI 1 Foundation 2021 definisce in particolare i principi generali del reporting di sostenibilità (Reporting principles): accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità.

I GRI Standards e i relativi indicatori di performance rendicontati sono quelli rappresentativi delle tematiche di sostenibilità rilevanti (temi materiali) analizzate, coerenti con l'attività di TPER e relativi impatti. Il processo di analisi, identificazione, valutazione e prioritizzazione dei temi materiali è stato condotto secondo quanto richiesto dal D. Lgs 254/2016 e dai GRI Standards. Tale processo viene aggiornato e progressivamente sviluppato nel tempo, quale parte del percorso di rendicontazione di sostenibilità (accountability) di TPER.

I contenuti della Dichiarazione Non Finanziaria relativi alle tematiche legate ai cambiamenti climatici tengono in considerazione la Comunicazione della Commissione Europea, pubblicata nel mese di giugno 2019, "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima (2019/C 209/01), che integrano le raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures – TCFD) del Financial Stability Board. Le raccomandazioni della TCFD prevedono quattro aree tematiche: governance, strategia, gestione del rischio, metriche e obiettivi.

La DNF comprende l'informativa prevista dall'art. 8 del Regolamento UE 2020/852, relativo alla Tassonomia dell'Unione Europea in materia di attività sostenibili. La Tassonomia EU stabilisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare per essere considerata sostenibile. Tale informativa è riportata nel paragrafo Reporting Tassonomia Europea, quale parte della rendicontazione delle tematiche ambientali.

Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni qualitative e quantitative è rappresentato dalle performance della capogruppo TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna – S.p.A. e società controllate, come da bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2023 e per l'intero esercizio di riferimento (per il periodo dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023).

Al fine di permettere il confronto dei dati nel tempo e la valutazione dell'andamento delle attività di TPER vengono presentati i dati comparativi relativi ai due esercizi precedenti.
L'eventuale ricorso a stime per alcune delle informazioni quantitative viene direttamente richiamato nei diversi paragrafi del presente documento, a commento dei dati presentati.
Per assicurare la coerenza e la comparabilità delle informazioni, ove ritenuto necessario per la correzione di eventuali errori o per tener conto della modifica nella metodologia di misurazione degli indicatori o nella natura dell'attività, i dati quantitativi presentati e relativi ai precedenti periodi possono essere ricalcolati e riesposti (*restatement*) rispetto a quanto pubblicato nella DNF del precedente esercizio. Le relative indicazioni, criteri di ricalcolo ed effetti vengono evidenziati nei corrispondenti capitoli e paragrafi.

I contenuti della DNF sono stati definiti anche sulla base delle seguenti fonti:

a. Pianificazione Regionale in materia di mobilità sostenibile e qualità dell'aria (PRIT, PAIR);
b. Pianificazione della Città metropolitana in materia di strategie urbane (PSM, PTM);
c. Pianificazione della Città Metropolitana di Bologna e della Provincia di Ferrara in materia di mobilità urbana sostenibile (PUMS);

d. "La responsabilità sociale e ambientale per l'impresa di trasporto pubblico – Linee Guida e indicatori per la stesura del Bilancio di sostenibilità", pubblicato nel 2019 da ASSTRA – Associazione Trasporti, l'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia; e) Riferimenti normativi che regolano le attività delle Aziende di trasporto pubblico locale.

Le informazioni e i dati relativi al valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto) – riportati nel paragrafo Analisi dell'impatto economico sul territorio – analisi del valore esteso – non sono riconducibili a specifici indicatori dei GRI Sustainability Reporting Standards. Si tratta di indicatori proprietari definiti attraverso modelli economico-statistici, che non rientrano nel perimetro delle attività di revisione limitata.

Il processo di predisposizione della Dichiarazione Non Finanziaria, ha visto il coinvolgimento dei responsabili delle diverse funzioni del Gruppo. La validazione delle tematiche oggetto di rendicontazione e l'individuazione dei contenuti sono il risultato di un percorso di condivisione con la Presidenza e tutte le Direzioni aziendali.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna – S.p.A. in data 27 maggio 2024.

Ai sensi del D. Lgs 254/2016, la DNF è stata sottoposta a revisione limitata dal revisore designato PricewaterhouseCoopers S.p.A. in base ai principi ed alle indicazioni contenuti nell'ISAE3000 (International Standard on Assurance Engagement 3000 – Revised) dell'International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB). PricewaterhouseCoopers S.p.A. è anche la società incaricata della revisione legale del Bilancio consolidato del Gruppo TPER. Le opinion di assurance esterna anche in materia di dichiarazione non finanziaria sono allegate al presente bilancio.

Il presente documento è pubblicato nel sito istituzionale di TPER all'indirizzo www.TPER.it, area Società Trasparente. Per richiedere maggiori informazioni in merito è possibile rivolgersi al seguente indirizzo: sostenibilita@tper.it.

TPER notifica a GRI (Global Reporting Initiative) l'utilizzo dei GRI Standards e la relativa dichiarazione d'uso (*Statement of use).*

DNF

IL GRUPPO TPER

GRI 2-6

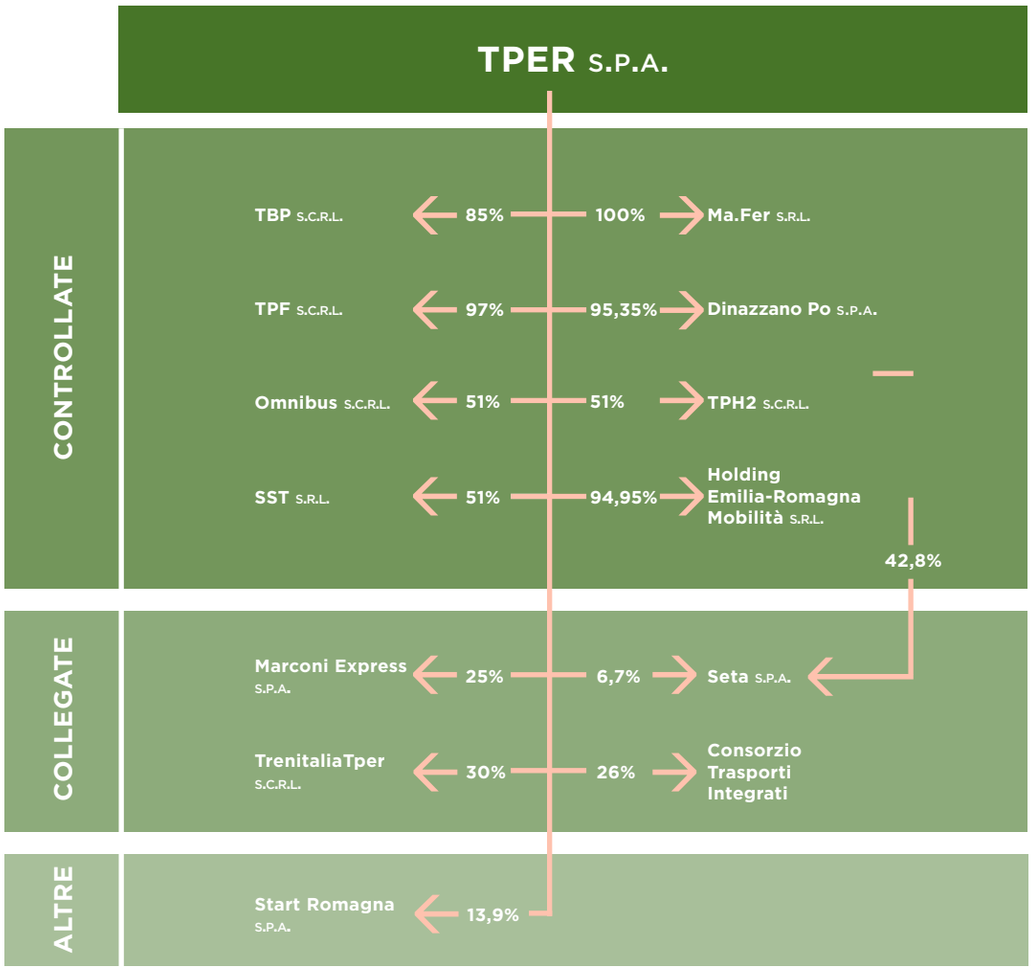
TPER detiene partecipazioni azionarie in 12 società, prevalentemente operanti nel settore dei trasporti di passeggeri e merci, di cui 8 controllate e 3 collegate e 1 partecipata.

TPER S.p.A. si configura come una holding operativa e, attraverso le società del Gruppo, svolge in misura più specializzata attività connesse ai servizi gestiti (tipicamente le manutenzioni) oppure amplia il proprio bacino di attività di servizi di trasporto sul territorio. L'attuale assetto del Gruppo TPER è coerente con il ruolo di soggetto aggregatore dell'attività di trasporto pubblico, alla base della nascita di TPER.

Oltre alle controllate Dinazzano Po e Mafer, TPER è azionista di riferimento di SETA, azienda che eroga i servizi di trasporto pubblico locale su gomma nelle province di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, ed è socia di START Romagna, che opera nell'area romagnola.

Dal 1° gennaio 2020 è stata avviata la gestione del servizio ferroviario con la nuova società a controllo congiunto Trenitalia Tper. Trenitalia Tper gestirà per 15 anni (estendibili fino ad un massimo di 22) l'intero servizio ferroviario della Regione Emilia-Romagna.

La composizione del Gruppo TPER al 31/12/2023 è di seguito riportata:



È possibile distinguere diverse aree operative delle società partecipate:

- nel settore del trasporto automobilistico, l'acquisizione o il mantenimento di partecipazioni societarie nasce dall'esigenza di realizzare sinergie industriali e finanziarie, propedeutiche a un rafforzamento operativo per la partecipazione alle gare di affidamento dei servizi di trasporto pubblico. Nel bacino di Ferrara ed in quello di Bologna TPER ha conseguentemente deciso di operare in partnership con soggetti privati, dando vita alle società consortili Omnibus, TPB, SST e TPF
- nel settore del trasporto ferroviario regionale è attiva la nuova società Trenitalia Tper per la gestione del servizio ferroviario regionale
- sempre in ambito ferroviario, TPER controlla l'intero capitale di MA.FER S.r.l., che si occupa di manutenzione del materiale rotabile ferroviario, e detiene il 95,35% del capitale di Dinazzano Po S.p.A., società dedicata al trasporto ferroviario merci e all'espletamento dei servizi ferroviari per il trasporto merci, oltre alla gestione di scali ferroviari e terminali intermodali
- TPER è il principale azionista sia direttamente, sia indirettamente attraverso Herm, di SETA, azienda che eroga i servizi di trasporto pubblico locale su gomma nelle province di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, società che tuttavia non viene consolidata in quanto non ricorrono i presupposti del controllo. TPER è inoltre azionista di Start

Romagna, che svolge i propri servizi nell'area romagnola. La detenzione di tali partecipazioni societarie è legata a logiche industriali e di sinergie operative e finanziarie

- il Gruppo si è ulteriormente ampliato nel corso del 2023 con la costituzione di TPH2 S.c.r.l., operante nella realizzazione, nello sviluppo di know-how, nella gestione e commercializzazione di tecnologie innovative in tema di impianti e soluzioni per la produzione e l'alimentazione ad idrogeno dei mezzi di trasporto.

Si riportano di seguito alcune informazioni sulle società controllate, per i risultati aziendali si rimanda a quanto riportato nelle note illustrative al bilancio consolidato.

MA.FER S.r.l.

La società ha per oggetto sociale l'esercizio dei servizi connessi e/o inerenti alle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e programmata sul materiale e mezzi rotabili ferroviari.
Con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, la società ha consuntivato ricavi operativi per 23.755 migliaia di euro ed utile di 18 migliaia di euro.

TPF S.c.r.l.

La società è titolare, a seguito di gara ad evidenza pubblica, del contratto di servizio per il trasporto pubblico urbano ed interurbano del bacino di Ferrara. Nell'interesse dei propri soci consorziati (TPER S.p.A., che detiene una quota pari al 97% e FEM S.c.r.l che detiene una quota del 3%) TPF opera nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale e relative attività accessorie.
Al termine dell'esercizio 2023 la società ha consuntivato ricavi operativi per 22.370 migliaia di euro e un utile di esercizio pari a 360 euro.

Dinazzano Po S.p.A.

La società opera nel settore della gestione dei terminali intermodali provvedendo alla movimentazione di unità intermodali ed in generale alla logistica delle merci in partenza ed arrivo negli scali ferroviari. Oltre che da TPER S.p.A. (che detiene una quota pari al 95,55%) la società è partecipata da l'Autorità Portuale di Ravenna, il Porto Intermodale di Ravenna SAPIR S.p.A. e Mercitalia Rail S.r.l., ciascuno con una quota pari all'1,55% del capitale sociale.
Al 31 dicembre 2023 la società ha consuntivato ricavi operativi per 24.849 migliaia di euro ed una perdita di esercizio pari a 3.445 migliaia di euro.

TPB S.c.r.l.

L'oggetto sociale di TPB, costituita nel 2011 a seguito della gara per il servizio del trasporto pubblico nel bacino bolognese, consiste nel trasporto pubblico locale e di tutte le attività accessorie nel bacino di Bologna, dove la società è titolare del contratto di servizio per il trasporto bus urbano ed interurbano, ripartendone le attività tra i consorziati. Oltre che da TPER S.p.A. la società è partecipata da Omnibus S.c.r.l., con una quota del 10%, e da Autoguidovie S.p.A. con una quota del 5% del capitale sociale.
La società ha evidenziato nel 2023 ricavi operativi per 102.646 migliaia di euro ed un utile di 208 euro.

HERM Holding Emilia-Romagna Mobilità S.r.l.

Herm è la holding di partecipazioni che detiene 21.416.074 azioni (pari al 42,841%) di Seta S.p.A. La società, controllata da TPER S.p.A. che detiene una quota del capitale sociale corrispondente al 94,95%, è partecipata anche da Nuova Mobilità S.c.r.l. con una quota pari al 5,05% del capitale sociale.
Al termine dell'esercizio 2023 la società ha consuntivato ricavi operativi per 1 migliaio di euro e una perdita di esercizio di 9 migliaia di euro.

Omnibus S.c.r.l.
Omnibus gestisce servizi di trasporto e per la mobilità in genere, nell'interesse dei propri consorziati. Gli altri soci sono Cosepuri S.c.p.a. con il 17% del capitale sociale, Saca S.c.r.l. con il 17% del capitale sociale e Coerbus S.c.r.l. con il 15% del capitale sociale.
La società ha evidenziato nel 2023 ricavi operativi per 29.054 migliaia di euro ed un utile di 1.379 euro.

SST S.r.l.
SST gestisce servizi di trasporto scolastico, trasporto in genere e servizi per la mobilità nei bacini di Bologna e Ferrara.
La società è partecipata da TPER, che ne detiene una quota pari al 51% del capitale sociale e da FE.M. S.c.r.l. con una quota del 49% del capitale sociale.
Al 31 dicembre 2023 la società ha consuntivato ricavi operativi per 6.263 migliaia di euro ed un utile di esercizio pari a 213 migliaia di euro.

TPH2 S.c.r.l.
TPH2 opera nella realizzazione, nello sviluppo di know-how, nella gestione e commercializzazione di tecnologie innovative in tema di impianti e soluzioni per la produzione e l'alimentazione ad idrogeno dei mezzi di trasporto.
La società è partecipata da TPER, che ne detiene una quota pari al 51% del capitale sociale e da H Generation S.r.l. con una quota del 49% del capitale sociale.
Al 31 dicembre 2023 la società ha consuntivato ricavi operativi per 3.131 migliaia di euro ed un utile di esercizio pari a 325 euro.

DNF
SEDI

La Società svolge la propria attività nelle seguenti sedi: Bologna (BO), Ferrara (FE), Castel di Casio – Località Prati (BO), Imola (BO), Casalecchio di Reno (BO), Codigoro (FE), Comacchio (FE), Sermide (MN), Modena (MO), Reggio Emilia (RE).

DNF
CONTESTO DI RIFERIMENTO E SCENARI

GRI 2-6

Nel 2023 lo scenario economico globale si è indebolito e le prospettive economiche per il futuro sono caratterizzate da profonda incertezza principalmente a causa dell'ampliamento delle tensioni geopolitiche, a causa dell'ulteriore guerra in Medio Oriente oltre al conflitto ancora non risolto in Ucraina, alle possibili ripercussioni sui prezzi delle commodity, alla maggiore frammentazione produttiva internazionale.

L'attività manifatturiera mondiale ha subito una sostanziale battuta d'arresto, dopo il forte rimbalzo successivo allo shock da Covid. Hanno pesato vari fattori: la dinamica dei consumi e il parziale spostamento dai beni ai servizi, l'indebolimento dell'industria europea che gravita intorno a quella tedesca, le condizioni più difficili per la domanda, soprattutto di investimenti, a causa della stretta sul credito e del graduale esaurirsi delle politiche emergenziali.

In particolare in Europa e negli Stati Uniti pesano gli impatti negativi dell'inflazione ancora elevata e della stretta monetaria, in altri paesi incide la dinamica dell'economia cinese, la

cui crescita è sensibilmente al di sotto dei livelli pre pandemici. Complessivamente si assiste a un importante calo del commercio mondiale di beni, frenato dall'elevata incertezza geoeconomica, dal rafforzamento del dollaro (valuta di riferimento di buona parte degli scambi) e dal moltiplicarsi delle barriere commerciali.

Con riferimento al Prodotto Interno Lordo, nel 2023 l'Italia ha registrato una sostanziale decelerazione sull'andamento del PIL rispetto al 2022 registrando +0,9%.

Il rallentamento della crescita è stato determinato dall'aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime, che ha eroso il potere d'acquisto delle famiglie e frenato gli investimenti delle imprese, dalla prosecuzione della guerra in Ucraina, che ha creato incertezza sui mercati finanziari e ha innescato un'ondata di inflazione, e dalle più recenti tensioni in Medio Oriente, infine dal rallentamento dell'economia mondiale, che ha ridotto la domanda di beni e servizi italiani. Inoltre l'inasprimento delle condizioni creditizie, dovute alle politiche monetarie restrittive, ha penalizzato alcuni settori industriali e gli investimenti privati.
Complessivamente in area euro il risultato medio sulla crescita del Pil nel 2023 è stato modesto. La media euro del +0,4%, in netta decelerazione dal +3,4% dell'anno precedente, tiene conto tuttavia di performance eterogenee, dalla Spagna che è cresciuta del 2,5% alla Germania con Pil negativo del -0,3%, passando per Francia e Italia che si attestano al +0,9%.

Nel corso del 2023 l'inflazione complessiva nei principali paesi UE è calata anche in seguito alle condizioni monetarie restrittive e al calo dei prezzi delle materie prime energetiche, registrando un 5,7% a fronte dell'8,1% dell'anno precedente. Per il 2024 si prevede il raggiungimento degli obiettivi UE (inflazione inferiore al 2%) e questo farebbe ben sperare sull'allentamento della stretta monetaria e la riduzione dei tassi di interesse, con un auspicabile impatto sulla ripresa degli investimenti e quindi delle dinamiche economiche interne.
A fine 2023 il tasso di disoccupazione è pari al 7,7%, registrando differenze tra nord e sud, tra uomini e donne e rispetto ai giovani.

Il tasso di occupazione nel Nord (69,4%) è di 21 punti superiore a quello del Mezzogiorno (48,2%) e il tasso di disoccupazione nelle regioni meridionali (14,0%) è circa tre volte quello del Nord (4,6%).

Il gap a sfavore delle donne si attesta a circa 18 punti per i tassi di occupazione e di inattività e a 2 punti per il tasso di disoccupazione. Tra gli individui di 50-64 anni l'aumento del tasso di occupazione è più marcato rispetto alle fasce d'età più giovani (+1,9 punti rispetto a +1,2 punti per i giovani di 15-34 anni e +1,1 punti per i 35-49enni). Il tasso di disoccupazione, invece, diminuisce di più tra i giovani (-1,1 punti), in confronto ai 35-49enni (-0,1 punti) e agli over 50 (-0,3 punti).

Con riferimento alle previsioni per il 2024 l'Istat stima una crescita del Pil dello 0,6%, con un rischio di ribasso. I principali rischi per l'economia italiana nel 2024 sono rappresentati dal permanere dell'instabilità geopolitica, dal rallentamento dell'economia mondiale e dall'incertezza dei mercati finanziari, che potrebbe frenare gli investimenti delle imprese.

DNF

IL QUADRO NORMATIVO E REGOLATORIO

GRI 2-6

Normativa UE

Le norme sul servizio di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia sono state definite a livello europeo dal Regolamento (CE) 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338, che stabilisce anche le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio, ovvero mediante gara, gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) o affidamento diretto ad un soggetto distinto (c.d. affidamento in house).

Il legislatore italiano, con l'articolo 61 della legge n. 99/2009, ha consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, concedendo espressamente alle autorità competenti la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

A livello europeo si sta accelerando la transizione verso la mobilità a zero emissioni, cercando di rendere il settore dei trasporti decarbonizzato ed efficiente dal punto di vista energetico. In tal senso vanno le comunicazioni della Commissione "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", del luglio 2016, e "L'Europa in movimento", del maggio 2017. La Commissione UE impone normativamente limiti sempre più rigidi per le emissioni dei veicoli a motore ed ha introdotto dal 1° settembre 2017 nuove procedura di prova delle emissioni reali di guida (Real Driving Emissions, RDE).

La disciplina nazionale

Le principali norme di riferimento per il settore del trasporto pubblico locale sono contenute nel Decreto Legislativo 18 novembre 1997 n. 422 e ss.mm.ii. (C.d. Decreto Burlando). Il decreto legge n. 50 del 2017 ha poi introdotto importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della ripartizione del Fondo TPL.

Il comma 12-quater dell'art. 27 ha poi stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Il Decreto Legge n. 50/2017 è inoltre intervenuto (art. 27, comma 6) sulla definizione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, che costituiscono anch'essi un parametro per il riparto del Fondo TPL.

L'articolo 27, comma 11-quinquies ha fatto salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell'entrata in vigore della Legge di conversione del Decreto Legge, ed ha stabilito che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione prevede inoltre che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10 per cento del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto.

Per i commi 11-bis e 11-ter i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1 e devono prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e per il monitoraggio elettronico del servizio.

Il Decreto Legge n. 50 del 2017 è intervenuto anche nella materia della definizione degli ambiti di servizio pubblico nel trasporto pubblico locale.

In materia di mobilità sostenibile la legge di bilancio 2017 ha previsto il Piano strategico della mobilità sostenibile, destinato al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni, nonché degli orientamenti e della normativa europea.

Sempre in tale contesto, il 30 dicembre 2015 il Ministero dell'ambiente, la Conferenza delle Regioni e l'Associazione nazionale dei comuni (ANCI) hanno sottoscritto il cosiddetto protocollo antismog con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria, incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni, disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, abbattere le emissioni, favorire misure intese a aumentare l'efficienza energetica.

Con riferimento al quadro normativo relativo ai finanziamenti nazionali per il settore, sono state confermate le risorse stanziate per il Fondo Nazionale Trasporti prevedendo adeguamenti per il triennio 2022-2024. Sul tema già nel 2023 è emersa l'esigenza di un adeguamento del Fondo in relazione ai forti aumenti dei costi collegati all'andamento dell'inflazione. Il tema è all'attenzione dei diversi interlocutori istituzionali, anche tenendo conto delle previsioni regolatorie collegate al federalismo fiscale e alle regole di riparto del fondo che hanno portato a confronti in sede Ministero/Governo e Conferenza Regioni e Anci.

La normativa regionale

La Legge Regionale 30/1998 disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale, nel rispetto delle competenze attribuite dalla Costituzione. Tra i principi che ispirano le regole regionali si sottolineano il contenimento dei consumi energetici, la riduzione delle cause di inquinamento ambientale e la salvaguardia della qualità dell'aria dall'inquinamento atmosferico, anche a tutela della salute dei cittadini.

I principi regionali inoltre tendono ad assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità e fruibilità dei servizi svolti sul territorio, promuovere un ruolo centrale del TPL (trasporto pubblico locale) regionale come motore per lo sviluppo civile ed economico e la coesione sociale, incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione, promuovere la cultura della mobilità sostenibile.

Con la stessa Legge Regionale 30/1998 si è dato avvio all'attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 e al successivo trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie ex Gestioni Commissariali Governative, con l'attribuzione alla Regione Emilia-Romagna dei servizi ferroviari di propria competenza.

Con appositi atti di indirizzo, l'assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna fissa le linee di azione in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale che disciplinano il settore auto-filoviario e la mobilità urbana. Il più recente è l'atto di indirizzo 2016-2018 del 3 agosto 2015 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, a norma dell'art. 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998. Tale atto stabilisce le principali fonti di finanziamento del settore, prevedendo:

- Risorse regionali derivanti principalmente dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario
- Risorse regionali e di altra fonte (europea, statale, provinciale, comunale e anche privata) per gli investimenti e per interventi di natura infrastrutturale, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e filobus, alla mobilità ciclopedonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

La ripartizione tra i bacini provinciali dei servizi e dei contributi è stata approvata dalla Giunta regionale con la "Determinazione dei servizi minimi per il TPL 2016-2018" del 16 maggio 2016, poi aggiornato con addendum all'atto di indirizzo 2019-2020.

La regolazione nazionale

Con riferimento alla regolazione di settore, è stata istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) che, ai sensi dell'articolo 37 del D.L. n. 201/2011, deve garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori. A tale scopo l'ART definisce le condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture e alla mobilità dei passeggeri, verifica la coerenza dei bacini di servizio rispetto alle previsioni normative di settore, stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi e il contenuto minimo degli specifici diritti, predispone gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi e delle convenzioni. Nel 2022 non sono intervenute variazioni significative nella regolazione vigente.

Il comma 6 dell'art. 48 del Decreto Legge n. 50 del 2017 ha demandato all'Autorità di regolazione dei trasporti il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale attribuendole in particolare i seguenti compiti:

- definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto a tal fine della domanda effettiva e di quella potenziale, nonché delle economie di scala e di integrazione tra servizi
- definire gli schemi dei contratti di servizio esercitati in house da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica, nonché per quelli affidati direttamente
- determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente, la "tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare", nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario.

DNF
LA PIANIFICAZIONE LOCALE

GRI 2-6

In coerenza e nel rispetto delle previsioni e dei piani internazionali e locali in materia di energia, clima, sostenibilità e qualità della vita dei cittadini, anche a livello locale sono prodotti piani e programmi che dettagliano le azioni nei prossimi anni tenendo conto del contesto e degli scenari di riferimento. Di seguito si riportano i principali documenti di pianificazione del territorio.

PTR

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), ai sensi dell'articolo 23 della L. R. 20/2000 è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali.

Il PTR vigente nasce con la finalità di offrire una visione d'insieme del futuro della società regionale, verso la quale orientare le scelte di programmazione e pianificazione delle istituzioni, e una cornice di riferimento per l'azione degli attori pubblici e privati dello sviluppo dell'economia e della società regionali. Per tale ragione, è prevalente la visione di un PTR non immediatamente normativo, che favorisce l'innovazione della governance, in un rapporto di collaborazione aperta e condivisa con le istituzioni territoriali.

PRIT – Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

È attualmente vigente il PRIT 2025, approvato con Delibera di Assemblea Regionale n. 59 del 23/12/2021 e pubblicato sul BUR n. 379 del 31/12/2021.

Gli strumenti di pianificazione, generali e settoriali, degli Enti Locali, nonché i rispettivi atti di programmazione, recepiscono le strategie e gli indirizzi del PRIT 2025, garantiscono la coerenza degli obiettivi individuati nonché il coordinamento tra i diversi piani, con riferimento anche a omogenee analisi di quadro conoscitivo e di scenari di previsione.

La pianificazione di ogni livello deve definire un assetto territoriale capace di integrare il sistema insediativo complessivo con quello delle reti di mobilità, indirizzando la domanda di mobilità verso un modello co-modale, favorendo l'integrazione delle reti, valorizzandone le prestazioni, oltre che minimizzando l'impatto ambientale.

I diversi livelli della pianificazione vanno quindi integrati in un unico quadro di coerenza strategica, che descriva le modalità del perseguimento degli obiettivi relativi al sistema della mobilità.

Il Piano Energetico Regionale (PER)

Il Piano Energetico Regionale fissa la strategia e gli obiettivi della Regione Emilia-Romagna per clima ed energia fino al 2030 in materia di rafforzamento dell'economia verde, di risparmio ed efficienza energetica, di sviluppo di energie rinnovabili, di interventi su trasporti, ricerca, innovazione e formazione.

In particolare, il Piano fa propri gli obiettivi europei al 2020, 2030 e 2050 in materia di clima ed energia come driver di sviluppo dell'economia regionale. Diventano pertanto strategici per la Regione la riduzione delle emissioni climalteranti del 20% al 2020 e del 40% al 2030 rispetto ai livelli del 1990, l'incremento al 20% al 2020 e al 27% al 2030 della quota di copertura dei consumi attraverso l'impiego di fonti rinnovabili, l'incremento dell'efficienza energetica al 20% al 2020 e al 27% al 2030.

La priorità d'intervento della Regione Emilia-Romagna è dedicata alle misure di decarbonizzazione dove l'intervento regionale può essere maggiormente efficace, quindi in particolare nei settori mobilità, industria diffusa (pmi), residenziale, terziario e agricoltura. In particolare i principali ambiti di intervento saranno risparmio energetico ed uso efficiente dell'energia nei diversi settori, produzione di energia elettrica e termica da fonti rinnovabili, razionalizzazione energetica nel settore dei trasporti.

Il PER si realizza attraverso Piani triennali di attuazione (PTA).

Patto per il Lavoro e il Clima

A dicembre 2020, pur con le difficoltà connesse alla cosiddetta seconda ondata Covid-19, in Emilia-Romagna è stato siglato il Patto per il Lavoro e il Clima, fondato sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'obiettivo è quello di creare lavoro di qualità, governare la transizione ecologica, contrastare le diseguaglianze e ridurre le distanze fra le persone, le comunità e le aree territoriali, anche tenendo conto delle difficoltà derivanti dalla crisi provocata dalla pandemia. Il Patto si pone l'obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050 e il 100% di energie rinnovabili entro il 2035.

Il Patto per il Lavoro e per il Clima è stato siglato dalla Regione Emilia-Romagna e da altri 55 firmatari: enti locali, sindacati, imprese (industria, artigianato, commercio, cooperazione), i quattro atenei regionali (Bologna, Modena e Reggio Emilia, Ferrara, Parma), l'Ufficio scolastico regionale, associazioni ambientaliste (Legambiente, Rete Comuni Rifiuti Zero), Terzo settore e volontariato, professioni, Camere di commercio e banche (Abi).

Il Patto per la mobilità regionale

Nel maggio 2022 è stato sottoscritto il Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile 2022-2024. Il Patto è stato firmato, oltre che da TPER, dall'assessore regionale a Infrastrutture e Trasporti e dai rappresentanti di Province e Città metropolitana di Bologna, Comuni – con più di 50mila abitanti –, associazioni degli Enti Locali, Agenzie locali per la mobilità, altre società del TPL, associazioni di imprese, confederazioni sindacali regionali, sindacati, comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale e comitati consultivi degli utenti delle province.

Il nuovo Patto prevede investimenti per oltre 320 milioni di euro, tra cui l'acquisto di 700 nuovi bus. Il patto prevede inoltre lo stanziamento di risorse dedicate alla digitalizzazione e all'integrazione tariffaria (circa 35 milioni di euro, da destinarsi anche alle iniziative Grande, abbonamento gratuito under 14, e Salta Su, abbonamento gratuito per under 19 con ISEE familiare pari o inferiore a 30mila euro).

Un capitolo importante del Patto riguarda la tutela del lavoro con la valorizzazione delle professionalità e la salvaguardia dei livelli occupazionali del personale impiegato nei servizi TPL.

Tra gli obiettivi più sfidanti del Patto, c'è anche la realizzazione nei prossimi anni di una holding regionale dei trasporti, un sistema strutturato capace di stare al passo con le sfide globali.

Nel quadro degli impegni assunti dall'Unione europea nel 2015 con l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, per ridurre le emissioni di CO2 di almeno il 40% entro il 2030, e in attuazione della "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", la Commissione europea ha infatti presentato nel 2018 un pacchetto di misure legate all'iniziativa "L'Europa in movimento".

L'obiettivo più generale è creare le giuste condizioni e i giusti incentivi per lo sviluppo di un'industria competitiva a livello globale, innovativa e capace di far crescere l'occupazione, in particolare nel settore dei trasporti, considerato uno dei principali responsabili del peggioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane.

Agenda metropolitana sviluppo sostenibile

L'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile è un documento volontario che la Città metropolitana ha redatto sulla base dell'impegno assunto in materia di sviluppo sostenibile. L'Agenda si interfaccia con gli strumenti che la legge attribuisce alle Città metropolitane, come il Piano Strategico Metropolitano, ma anche gli strumenti di pianificazione settoriale e di programmazione dell'ente come il Documento Unico di Programmazione (DUP).

Il Documento contiene una guida dettagliata per i diversi passaggi di un processo circolare di pianificazione, attuazione e monitoraggio che si ritiene essere una base utile per l'attuazione dell'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile.

PSM – Il Piano Strategico Metropolitano

Il Piano Strategico Metropolitano (PSM) ha la finalità di dare indirizzi puntuali e coerenti per l'esercizio delle funzioni della Città metropolitana di Bologna, delle Unioni comunali e dei Comuni che insistono nell'area metropolitana, definendo:

- Gli obiettivi generali e trasversali a cui deve tendere nel suo complesso l'azione amministrativa dell'area metropolitana
- Le azioni e le priorità per l'intervento nelle singole materie di competenza della Città metropolitana.

Il PSM deve essere pertanto considerato come atto gerarchicamente superiore e logicamente prioritario rispetto alle direttive, i piani, i programmi, le istruzioni, le circolari e a ogni atto della Città metropolitana e delle amministrazioni locali che disponga in generale sulla organizzazione, sulle funzioni, sugli obiettivi, sui procedimenti amministrativi.

L'obiettivo strategico sulla mobilità nell'area metropolitana di Bologna è la riduzione del 20% dei flussi di traffico privati al 2020 e la progressiva riduzione delle emissioni climalteranti fino del 40% entro il 2030. Gli obiettivi del PSM, coerenti con le linee guida dei piani

illustrati in precedenza, si fondando su un nuovo modo di pianificare la mobilità: il PSM rappresenta il primo piano integrato della mobilità che concentra la propria attenzione non solo sugli spostamenti, ma anche sul miglioramento della qualità di vita nelle città e nel territorio. Per questa ragione si pone come piano trasversale, e affronta le criticità in coerenza e coordinamento con le politiche e gli strumenti di intervento previsti per altri settori (come urbanistica, ambiente, attività economiche, turismo, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, istruzione) a disposizione dei vari enti. In questa ottica, si deve mirare con estrema attenzione a mantenere un bilanciamento virtuoso, che metta in relazione l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Il PSM prescrive, in particolare:

- Qualsiasi intervento urbanistico è possibile solo se sia garantita un'adeguata offerta di mobilità sostenibile, e in particolare di trasporto pubblico a diretto servizio dell'insediamento
- Le attuazioni urbanistiche (residenza, commercio, poli funzionali) devono essere precedute dalla necessaria infrastrutturazione che garantisca la mobilità sostenibile e l'individuazione delle necessarie coperture economiche per la realizzazione dei servizi
- È prioritaria l'azione di contrasto alla dispersione insediativa, e si persegue invece la coerenza tra il sistema della mobilità, l'assetto e lo sviluppo del territorio. In particolare, nel territorio rurale sono ammessi recuperi che non superino i carichi dati dalle tipologie esistenti
- Si deve mirare al costante miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano esistente.

Piano Territoriale Metropolitano PTM

Nel corso del 2020 la Città metropolitana di Bologna ha lavorato per definire il primo Piano Territoriale Metropolitano in Italia, aprendo a tutti gli effetti un'inedita stagione urbanistica incentrata su rigenerazione e perequazione.

Le sfide individuate dal nuovo strumento di pianificazione metropolitano: tutela del suolo (contrasto alla dispersione insediativa e salvaguardia gli ecosistemi), sicurezza (per le persone e per il territorio, considerando gli effetti della crisi climatica), inclusione e vivibilità (contrasto alle fragilità sociali, economiche e demografiche), attrattività sostenibile (rafforzare e qualificare in chiave sostenibile reti e nodi metropolitani per attrarre investimenti), Appennino, via Emilia e Pianura un solo territorio (coesione territoriale e fondo di perequazione). Il PTM è stato approvato in consiglio a maggio 2021.

Pums – Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile

Città metropolitana di Bologna

Il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo termine, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità, correlato e coordinato con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali, analizzando con particolare attenzione gli spostamenti da e verso il capoluogo in considerazione del suo elevato potere attrattivo e su Imola.

Gli obiettivi:
- Assicurare un alto livello di accessibilità
- Osservare gli obiettivi della tutela del clima Accordo di Parigi 2015 – COP 21
- Osservare gli obiettivi per la salubrità dell'aria – PAIR 2015 – Regione Emilia-Romagna
- Ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità.

Per il 2030 è l'Accordo di Parigi sul Clima (COP 21) a guidare gli obiettivi da raggiungere. Anche se non definito in modo esplicito nell'Accordo, con l'adozione del PUMS, le Amministrazioni si assumono l'impegno di ridurre le emissioni "climalteranti", anche nel settore della mobilità, di almeno il 40% entro il 2030 e di creare le condizioni affinché, successivamente a quella data, le emissioni vengano ridotte sino ai livelli minimi entro il 2050.

Provincia di Ferrara

Il PUMS della Provincia di Ferrara si ispira ai principi di integrazione, partecipazione e valutazione nel tempo, ha un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. Con il Piano si passa dalla pianificazione dei trasporti alla mobilità sostenibile, superando l'approccio ex post, che vedeva il traffico come elemento critico su cui operare, valutando invece le esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile.

Gli obiettivi:
- Garantire a tutti cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave
- Migliorare le condizioni di sicurezza
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici
- Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci
- Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Paesc del Comune di Bologna

La comunità delle Nazioni Unite, dopo la conferenza di Parigi del 2018, ha lanciato un nuovo allarme per l'aggravarsi del cambiamento climatico e la necessità di raggiungere almeno il 40% di riduzione delle emissioni climalteranti entro il 2030 e la neutralità carbonica entro il 2050. Per questo il Comune di Bologna ha aderito, lo scorso aprile 2019, al Patto dei sindaci per l'energia ed il clima avviando i lavori per il monitoraggio e la redazione del nuovo Piano di azione (Paesc). Il Piano conterrà anche il monitoraggio dell'inventario delle emissioni e la valutazione di vulnerabilità e rischi climatici.

DNF

STRATEGIA E OBIETTIVI

GRI 2-23 | 2-24

Sistema dei trasporti e mobilità sostenibile

Il sistema di mobilità globale è interessato da una profonda trasformazione. Le tecnologie consentono attività correlate innovative e la promozione di una mobilità più intelligente, più pulita e più inclusiva (World Economic Forum Strategic Intelligence weforum.org).

Il sistema dei trasporti è fondamentale per le persone. Il settore è essenziale per assicurare uno sviluppo sostenibile e per rispondere alle esigenze di migliorare la vita delle persone, le condizioni ambientali e per far fronte alle aspettative delle generazioni future. Il trasporto consente di accedere a ciò di cui si ha bisogno.

Il settore affronta un periodo di sfide e cambiamenti: la dinamica dei costi dell'energia accelera la transizione verso sistemi di mobilità sostenibili, in cui l'elettrico giocherà un ruolo decisivo (l'UE si è posta l'obiettivo entro il 2030 di immatricolare esclusivamente bus a zero emissioni); la definitiva ripresa post Covid-19 metterà il trasporto pubblico nelle condizioni di operare a pieno regime, ma in una condizione di organizzazione del lavoro e della società diversa rispetto a prima della pandemia (smart working, espansione delle proposte di sharing mobility, ecc.); dialogo con la Smart City e gli altri sistemi di trasporto, in un mondo in cui la tecnologia digitale guida la trasformazione.

Mobilità sostenibile significa soprattutto scelta del trasporto pubblico quale mezzo di trasporto di alta qualità, più efficiente e sicuro, in grado di garantire una migliore mobilità e di generare un beneficio per gli utilizzatori, il territorio e l'ambiente. Il valore e la funzione sociale del trasporto pubblico, che permette di esercitare il diritto alla mobilità (in termini economici e fisici), trova una sua piena ragione nell'obiettivo strategico di necessaria estensione del suo utilizzo, facendone cogliere l'effettiva opportunità in termini di sicurezza, tempi, comodità, efficacia, comfort. L'utilizzo di mezzi pubblici rende realizzabile il rafforzamento della sicurezza stradale e la riduzione del numero di incidenti e delle relative vittime.

La mobilità sostenibile è un sistema sicuro, economico, equo e accessibile, efficiente, in grado di contribuire a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici in termini di riduzione delle emissioni e adattamento, riducendo al minimo ogni altro tipo di impatto ambientale.

Italia – PNRR, Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza

Il PNRR è il progetto di rilancio economico parte del Piano europeo Next Generation EU. Il PNRR, guidato da priorità trasversali (nuove generazioni, parità di genere e riduzione del divario di cittadinanza) si articola in 6 Missioni (aree tematiche principali) coerenti con i 6 pilastri del Next Generation EU, tra cui la missione definita come Rivoluzione verde e transizione ecologica che interessa direttamente il rinnovo delle flotte (Missione 2, *Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile – Misura 4 Sviluppare un trasporto locale più sostenibile*) e sotto diversi profili, tra cui lo sviluppo del trasporto rapido di massa, lo sviluppo del biometano, la sperimentazione dell'idrogeno ottenuto da fonti rinnovabili per il trasporto stradale, rinnovo flotte bus e treni verdi, installazione infrastrutture ricarica elettrica, bus elettrici-filiera industriale.

Unione Europea – Green Deal

Il settore dei trasporti contribuisce per circa il 5% al PIL dell'UE e dà lavoro a oltre 10 milioni di persone in Europa. Nello stesso tempo, i trasporti hanno un costo significativo in termini di emissioni di gas a effetto serra e di sostanze inquinanti, rumore, incidenti stradali e congestione del traffico. Il settore dei trasporti contribuisce per il 25% alle emissioni di gas serra dei paesi dell'Unione Europea.

L'obiettivo europeo è quello di ridurre entro il 2050 del 90% le emissioni di gas climalteranti dovute al settore dei trasporti. La mobilità urbana è responsabile del 23% delle emissioni dei trasporti europei. Sempre nelle città abita il 70% dei cittadini europei, percentuale che salirà all'84% entro il 2050. Entro il 2050, il numero di incidenti mortali legati alle attività dei trasporti dovrà essere prossimo allo zero in tutti i paesi dell'Unione. Oggi, il 38% degli incidenti mortali avviene nelle città e per il 70% riguarda gli utilizzatori più vulnerabili delle strade (come bambini e ciclisti). [I trasporti e il Green Deal | Commissione europea (europa.eu)].

EU Mobility strategy (abstract)

1 SUSTAINABLE MOBILITY

Ridurre la dipendenza dai combustibili fossili: Entro il 2030, ci saranno almeno 30 milioni di auto a emissioni zero in funzione. Entro il 2030, ci saranno almeno 100 città climaticamente neutre in Europa. I viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio entro il 2030 all'interno dell'UE.

Rendere disponibili scelte alternative: Tutte le città di grandi e medie dimensioni mettono in atto i propri piani di mobilità urbana sostenibile entro il 2030.

2 SMART MOBILITY

Entro il 2030, la bigliettazione elettronica integrata faciliterà il trasporto multimodale di passeggeri, senza soluzione di continuità. Il trasporto merci sarà dematerializzato.

3 RESILIENT MOBILITY

Costruire un mercato forte e resiliente: Investimenti nelle infrastrutture di trasporto in tutti gli Stati membri dell'UE. / Entro il 2050, una rete di trasporti transeuropea multimodale pienamente operativa per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità.

Creare un sistema di mobilità equo e giusto per tutti: Rendere la mobilità accessibile e conveniente in tutte le regioni e per tutti i passeggeri. / Migliorare le condizioni dei lavoratori dei trasporti.

Garantire i più elevati standard di sicurezza e protezione nel trasporto europeo: Entro il 2050, il bilancio delle vittime per tutti i modi di trasporto nell'UE sarà vicino allo zero.

L'integrazione della sostenibilità nella pianificazione industriale di TPER

Il Piano di TPER 2022-2026 approvato dal C.d.A. in data 21 aprile 2023, prevede azioni concrete per rispondere al bisogno di contribuire ad uno sviluppo sostenibile.

Le linee guida strategiche intendono incidere in misura significativa sulle prospettive di sviluppo aziendale e contribuire al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

PIANO INDUSTRIALE — OBIETTIVI STRATEGICI	
Sviluppo tecnologico	Protagonisti dell'innovazione tecnologica, a supporto dei business e dello sviluppo di nuove opportunità
Qualità	Elevati standard qualitativi in ogni attività e a favore di tutti gli stakeholder
Sostenibilità	Svolgere il proprio ruolo all'interno della comunità in cui si opera, nel rispetto delle regole e dell'ambiente
Equilibrio economico	Gestione del business in continuità e sviluppo perseguendo sempre l'equilibrio economico e finanziario
Incremento competitività	Sviluppare i punti di forza e colmare i punti di debolezza, anche attraverso partnership e gestione di forme di mobilità innovative
Efficienza	Costante miglioramento dei processi interni – elevati livelli di efficienza

Gli obiettivi del Piano sono focalizzati sugli **investimenti in mezzi a più alta sostenibilità** e sulla realizzazione e completamento dei **progetti infrastrutturali**. Il perseguimento di uno sviluppo sostenibile richiede capacità di innovazione e di sviluppo tecnologico, per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi offerti. La realizzazione degli investimenti e di un piano industriale che risponda ai bisogni ambientali e sociali legati alla mobilità deve essere sostenuta e accompagnata dallo sviluppo delle conoscenze e competenze delle persone / struttura organizzativa.

PIANO INDUSTRIALE — OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	
Ambiente	Ottimizzazione dei consumi di energia, riduzione dell'utilizzo di energia da fonti fossili e conseguente riduzione di emissioni di CO2 e di altre sostanze dannose per la salute e l'ambiente
Efficienza e qualità	Mantenimento di un elevato livello di economicità, redditività e produttività, allo scopo di rispettare gli obiettivi aziendali utilizzando al meglio le risorse disponibili, garantendo la sostenibilità economica
Accessibilità	Miglioramento del comfort per chi viaggia e garanzia di un servizio sostenibile per tutti, anche per chi non può permettersi mezzi di spostamento alternativi
Sicurezza	Riduzione della possibilità di incidenti, sicurezza a bordo mezzi e per il personale aziendale

L'impegno di TPER per gli SDGs

Il Piano industriale di TPER è coerente con gli obiettivi dell'Unione Europea in materia di politiche di mobilità sostenibile ed ha come proprio riferimento l'Agenda 2030 della Nazioni Unite e gli SDGs – Sustainable Development Goals che ne sono parte integrante.

Attraverso la propria strategia industriale e modello di business TPER ha assunto l'impegno di contribuire al raggiungimento di 10 SDGs, ritenuti prioritari.

Gli **SDG 3 – SDG 11** comprendono target specifici e direttamente correlati al trasporto: la riduzione di morti e feriti per incidenti stradali (SDG 3.6) e l'accessibilità per tutti a sistemi di trasporto sostenibili, sicuri e comodi (SDG 11.2).

Gli impegni specifici di TPER rispetto agli SDGs, relative aree di impatto e azioni del Piano industriale sono riportate in termini analitici e per una migliore evidenza della sottostante correlazione nel paragrafo **Impatti e temi materiali**.

L'impegno di TPER per gli SDGs

SDG		Aree di impatto / Obiettivi Piano industriale TPER
	Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età.	**Ambiente** **Sicurezza**
	Pari opportunità tra donne e uomini nello sviluppo economico, eliminazione di tutte le forme di violenza e uguaglianza di diritti a tutti i livelli di partecipazione.	**Piano per la parità di genere** **Certificazione**
	Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni.	**Ambiente** **Efficienza e Qualità**
	Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti.	**Efficienza e qualità** **Sicurezza** **Lavoro**
	Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile.	**Ambiente** **Efficienza e qualità** **Accessibilità**
	Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni.	**Efficienza e qualità** **Accessibilità**
	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili.	**Ambiente** **Efficienza e qualità** **Accessibilità**

L'impegno di TPER per gli SDGs	
SDG	**Aree di impatto / Obiettivi Piano industriale TPER**
Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo.	**Accessibilità**
Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico.	**Ambiente**
Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile.	**Governance**

DNF

SERVIZI PER IL TERRITORIO

GRI 2-6

TPER gestisce il trasporto pubblico locale su gomma nei bacini di Bologna e Ferrara ed eroga il servizio di trasporto pubblico ferroviario su rete regionale in partnership con Trenitalia, attraverso la collegata Trenitalia Tper. Inoltre, si occupa del servizio di car sharing, che da ottobre 2018 è a flusso libero e 100% elettrico (Corrente).

TPER è soggetto attuatore dei principali progetti di mobilità del territorio di Bologna ed è soggetto gestore del nuovo collegamento MEX stazione-aeroporto, in concessione alla partecipata Marconi Express.

Servizio di trasporto su gomma

I passeggeri complessivamente trasportati da TPER nel 2023 sono stati 150,7 milioni, in aumento del 19,6% rispetto all'anno precedente.

La rete di trasporto su gomma coperta da TPER nelle province di Bologna e Ferrara è pari a 4.427 chilometri, di cui 561 di rete urbana. Nel 2023 nei due bacini di Bologna e Ferrara sono stati percorsi dal Gruppo TPER e dai partner oltre 44 milioni di km.

Area urbana ed extraurbana di Bologna

Per garantire il servizio di trasporto pubblico su gomma nel territorio bolognese (attraverso la controllata TPB) i mezzi del Gruppo TPER hanno offerto 35,5 milioni di chilometri tra tratte urbane, extraurbane e suburbane, di cui 1,1 a chiamata Prontobus.

Servizio di trasporto pubblico su gomma – Bacino di Bologna – km offerti	2021	2022	2023
Servizio urbano Bologna	17.584.026	17.541.772	17.671.170
Servizio urbano altri Comuni	691.157	688.846	684.529
Servizio suburbano ed extraurbano Bologna	18.200.084	17.627.756	17.040.864
Linee specializzate, riservate e noleggi	45.898	88.373	90.002
Totale km offerti	**36.521.165**	**35.946.747**	**35.486.565**

Nel 2023 TPER ha trasportato 135,5 milioni di passeggeri nel bacino bolognese, gestendo complessivamente 87 linee urbane, 18 suburbane, 139 extraurbane di cui 12 Prontobus a chiamata.

Area urbana ed extraurbana di Ferrara

Per svolgere il servizio di trasporto pubblico locale su gomma nell'area di Ferrara la controllata TPF durante il 2023 ha offerto 8,9 milioni di km, di cui 1,1 tramite i servizi a chiamata Taxibus.

Servizio di trasporto pubblico su gomma – Bacino di Ferrara – km offerti	2021	2022	2023
Servizio urbano Ferrara	2.574.743	2.526.279	2.469.674
Servizio extraurbano Ferrara	6.826.302	6.560.489	6.424.681
Linee specializzate, riservate e noleggi	747	1.241	1.017
Totale km offerti	**9.401.792**	**9.088.009**	**8.895.372**

Nel 2023 nell'area di Ferrara, sono stati trasportati 15,2 milioni di passeggeri. Nell'area urbana di Ferrara sono presenti 21 linee urbane, 15 Taxibus, 44 extraurbane.

Servizio di trasporto ferroviario

Dal 1° gennaio 2020 per la gestione del trasporto ferroviario regionale dell'Emilia-Romagna è operativa la nuova società Trenitalia Tper, che eroga il trasporto passeggeri in ambito ferroviario per la regione Emilia-Romagna, su linee regionali e nazionali.

Trenitalia Tper è partecipata al 30% da TPER, che mantiene quota parte della proprietà del materiale rotabile messo a disposizione per lo svolgimento del servizio.

Trattandosi di una società del Gruppo collegata, a partire dal 2020 i dati del servizio non sono consolidati con i dati TPER.

Car sharing – Il servizio "Corrente"

Dal 27 ottobre 2018 TPER ha attivato *Corrente*, un servizio di car sharing a flusso libero con auto completamente elettriche. Nel 2023 il servizio è stato esteso con l'acquisizione di 100 scooter elettrici che si possono utilizzare nel territorio di Bologna. Parte della flotta auto ZOE è stata dismessa, per consentire nel 2024 il ricambio con un diverso modello di automobile.

Attraverso il portale Corrente o l'App è possibile visualizzare sulla mappa le auto o gli scooter più vicini, sbloccarli e iniziare la corsa. Con il progetto Corrente Plus è inoltre possibile avviare noleggi di lungo termine settimanali o mensili.

Il servizio conta circa quasi 82 mila iscritti, che hanno percorso con questo sistema di mobilità sostenibile circa 2,3 milioni di chilometri nel 2023.

Il servizio al 31/12/2023 è attivo a Bologna (auto e scooter), Ferrara, Casalecchio di Reno e Imola con la possibilità di aprire e chiudere la corsa anche fra città diverse.

I dati del servizio Car Sharing	2021	2022	2023
Automobili	385	385	226 (dato medio)
Iscritti	46.752	66.745	81.728
Corse realizzate	191.825	192.939	135.260
Ore di utilizzo	97.583	376.122	276.965
Chilometri percorsi	**2.502.288**	**3.750.036**	**2.793.032**

I dati del servizio Scooter Sharing (dal 1° giugno 2023)	2023
Flotta al 31 dicembre	100
Corse realizzate	23.936
Ore di utilizzo	7.349
Chilometri percorsi	**103.996**

Gestione del servizio MEX

Marconi Express è un sistema di trasporto che collega l'aeroporto di Bologna con l'Alta velocità ferroviaria e con il centro di Bologna grazie al terminal presso la stazione FS, centro nevralgico delle linee ferroviarie a livello nazionale, dove ogni anno transitano oltre 50 milioni di passeggeri. Il servizio è stato inaugurato il 18 novembre 2020.

TPER, socia di Marconi Express al 25%, si occupa della gestione del servizio. Nel 2023 Marconi Express ha avuto 1.730.103 passeggeri, con una media di oltre 4.700 persone trasportate al giorno. I km percorsi sono stati 457 mila.

Mobility Management

TPER stipula annualmente diverse convenzioni di Mobility Management con aziende ed enti che hanno sede sul territorio servito.

Attraverso questi accordi TPER emette abbonamenti annuali a tariffa agevolata per i dipendenti che ne fanno richiesta sul portale TPER "Solweb". Lo sconto applicato da TPER è del 5% o del 15% a seconda del contributo riconosciuto ai dipendenti anche dall'azienda stessa (che in alcuni casi supera abbondantemente il 15%, rendendo l'abbonamento particolarmente conveniente ed incentivandone quindi l'acquisto).

Sono inoltre intervenute dal 2022 ulteriori agevolazioni tra cui:

- L'erogazione del contributo previsto dal Comune di Bologna nell'ambito del Progetto PON Metro – React EU "Piano straordinario a favore dei Mobility Manager aziendali ed azioni innovative" per il rilancio del Trasporto Pubblico locale, grazie al quale sono incrementate le aziende che hanno sottoscritto accordi con TPER per l'acquisto di abbonamenti agevolati riservati ai dipendenti

- L'estensione degli Accordi Quadro per l'agevolazione del contributo pari al 15%, già in vigore per il bacino di Bologna, con le medesime modalità anche al territorio di Ferrara, con l'integrazione di un'ulteriore contribuzione a favore delle aziende da parte di AMI Ferrara.

Altri accordi prevedono invece l'acquisto di un numero di abbonamenti elevato, in rapporto al totale dei dipendenti, ad un prezzo forfettario, che poi le aziende ed enti distribuiscono ai propri dipendenti nel corso dell'anno in base alle richieste effettive. Fanno parte di questi accordi per l'erogazione di Abbonamenti Speciali le convenzioni stipulate con Intercent-ER, Comune di Bologna ed ASP Città di Bologna.

Specifici accordi riguardano poi:
- Gli studenti iscritti all'Università di Bologna che, grazie a contributi da parte dell'ateneo, hanno accesso all'acquisto di abbonamenti a tariffe particolarmente vantaggiose
- Philip Morris Manufacturing & Technology Bologna S.p.A., che prevede un abbonamento erogato gratuitamente dall'azienda per i dipendenti valido sull'intero servizio erogato da TPER comprese le due linee che raggiungono lo stabilimento aziendale nel Comune di Crespellano
- L'Aeroporto G. Marconi di Bologna, con la fornitura di abbonamenti speciali riservati al personale aeroportuale con diverse integrazioni tra servizio MEX, Tpl, Corrente e servizio ferroviario Trenitalia
- Infine, vengono stipulati accordi con aziende per l'acquisto di abbonamenti ordinari riservati ai dipendenti la prenotazione dei titoli avviene, analogamente ai titoli mobility, mediante il sistema on line di TPER.

Nel dettaglio si riporta l'elenco delle aziende che ad aprile 2024 hanno sottoscritto un Accordo per l'erogazione di abbonamenti Mobility scontati o Abbonamenti Speciali riservati a dipendenti:
- Acer Bologna
- Aeroporto Bologna
- Alfasigma
- Area Blu (Dipendenti Comune di Imola)
- Asp – Città di Bologna
- Ausl – Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna
- Ausl Ferrara
- Azienda Ospedaliera Ferrara
- Bomob
- Clauger-Technofrigo
- Coloplast
- Comune Di Bologna
- Comune di San Lazzaro di Savena
- Crif
- Emil Banca
- ENEA Bologna
- Fondazione Hospice Seragnoli Onlus
- Galletti Spa
- Gd
- Hera
- Ima
- INFN
- Intercenter
- Istituti Ortopedici Rizzoli di Bologna
- Marposs
- Monrif
- Open Group
- Philip Morris
- Policlinico S. Orsola-Malpighi
- PwC
- Site S.p.A
- Unipol
- Università di Bologna
- Università di Ferrara
- Woolrich
- Zanichelli

La distribuzione dei titoli di viaggio

TPER offre ai propri clienti diverse modalità per l'acquisto dei biglietti e abbonamenti per il servizio di trasporto, come di seguito riportate:

- Le biglietterie aziendali: i punti TPER sono a disposizione dei clienti a Bologna, Ferrara e Imola. Il cliente può farvi riferimento per ogni richiesta relativa al trasporto pubblico e alle diverse forme di mobilità: informazioni, titoli di viaggio e sosta, abbonamenti e tanto altro ancora
- Rivendite: una rete di oltre 1.500 esercizi convenzionati vende i titoli di viaggio TPER
- Biglietterie automatiche self-service – emettitrice automatica: TPER mette a disposizione dei propri utenti una rete di emettitrici automatiche, per una distribuzione capillare dei propri titoli di viaggio
- Sportelli Bancomat – Home banking: con l'introduzione delle tessere a microchip per gli abbonamenti, TPER ha esteso le possibilità di rinnovo degli abbonamenti. È possibile ricaricare il proprio abbonamento presso tutti gli sportelli Bancomat della rete Unicredit e Carisbo / Gruppo Intesa Sanpaolo o utilizzando i rispettivi home banking dei siti internet delle banche
- Sito Internet: I titoli a microchip si possono richiedere dal sito internet di TPER (nuove emissioni) e si possono ricaricare direttamente da casa
- Vendita a bordo: i titoli possono essere acquistati a bordo in denaro utilizzando apposite emettitrici, oppure possono essere acquistati senza sovrapprezzo mediante utilizzo di carta bancaria contactless
- Applicazioni: Con MUVER e ROGER è possibile acquistare titoli di viaggio direttamente con lo smartphone.

DNF

I MEZZI TPER

GRI 2-6

I mezzi – gomma

La leva fondamentale della sostenibilità ambientale di TPER è rappresentata dalle attività per ridurre – coerentemente con le risorse disponibili – gli impatti ambientali della propria flotta, secondo tre direttrici:

- Trasporto urbano: impiego di veicoli elettrici (in futuro anche a idrogeno)
- Trasporto suburbano: impiego di veicoli ibridi/a metano (ibridi/CNG/LNG)
- Trasporto extraurbano: impiego di veicoli alimentati a metano liquido (Biofuel/LNG).

TPER dispone, al 31 dicembre 2023, di 1.192 mezzi circolanti (1.186 al 31 dicembre 2022, 1.199 al 31 dicembre 2021).

	Diesel	Elettrico	Metano	Ibrido diesel	Ibrido metano	Totale
Interurbano	292		83	7		382
Suburbano	122		125	29		276
Urbano	102	102	228	47	55	534
Totale complessivo	**516**	**102**	**436**	**83**	**55**	**1.192**

Nel territorio complessivamente gestito dalle controllate TPB e TPF sono impiegati anche i mezzi di SST (14 mezzi) e dei partner (complessivamente 275 mezzi).

	Diesel	Metano	Totale
AGI	27	2	29
Coerbus	45	2	47
Cosepuri	63	5	68
La Valle	24		24
SACA	65	14	79
Sarasini	7		7
SST	10	2	12
Totale	**241**	**25**	**266**

Di seguito saranno analizzati nel dettaglio solo i mezzi di TPER.

	Diesel	Elettrico	Metano	Ibrido diesel	Ibrido metano	Totale
Euro 3	177		15	24		216
Euro 4	32		21			53
Euro 5	132		25	2		159
Euro 6	175		197	57	55	484
EEV			178			178
ZEV		102				102
Totale	**516**	**102**	**436**	**83**	**55**	**1.192**

La fonte principale di alimentazione è tuttora rappresentata dal gasolio. TPER utilizza un carburante diesel a bassissimo tenore di zolfo (10 parti per milione) che limita le emissioni di anidride solforosa e solfati.

Soprattutto per i servizi urbani, TPER utilizza filobus elettrici che non producono emissioni in atmosfera e bus a metano, carburante che non rilascia benzene, anidride solforosa e particolato (PM10) e presenta emissioni di anidride carbonica e di ossidi di azoto inferiori rispettivamente del 25% e del 90% rispetto a quelle dei carburanti tradizionali.

Oltre ai 436 mezzi a metano, di cui 178 bus Enhanced Environmentally Friendly e 178 Euro 6, si contano 102 mezzi elettrici, con caratteristiche ZEV – Zero Emission Vehicle, 138 bus ibridi, 516 bus diesel di cui 175 bus Euro 6.

Quasi tutti i bus (ad eccezione dei nuovi Euro 5, Euro 6, Zero Emission Vehicle e EEV, che sono a impatto ridotto o nullo) prevedono dispositivi per l'abbattimento delle emissioni.

Il 71% dei mezzi della flotta TPER è pertanto a ridotte emissioni, considerando i mezzi EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), i mezzi ZEV, che sono considerati a emissioni zero, gli Euro 6 (ritenuti ambientalmente sostenibili per la tassonomia europea fino al 2025).

	Interurbano	Suburbano	Urbano	Totale
Euro 3	96	74	46	216
Euro 4	6	8	39	53
Euro 5	70	20	69	159
Euro 6	210	151	123	484
EEV		23	155	178
ZEV			102	102
Totale	**382**	**276**	**534**	**1.192**

Gli investimenti di TPER per le tratte urbane sono orientati ad incrementare il numero di mezzi elettrici. La rete filoviaria di Bologna era già presente negli anni '60-'70 e, nonostante per diversi anni non sia stata sfruttata, è sempre stata mantenuta, ed in tempi recenti ristrutturata. La flotta elettrica oggi conta 68 filobus, di cui 49 Crealis Neo.

Relativamente alla tipologia di mezzi utilizzati, si contano 54 bus corti, 49 bus di lunghezza media, 733 lunghi e 356 superlunghi/snodati.

	Interurbano	Suburbano	Urbano	Totale
Corto	10		44	54
Medio	13		36	49
Lungo	262	224	247	733
Superlungo/Snodato	97	52	207	356
Totale	**382**	**276**	**534**	**1.192**

Rispetto alle barriere architettoniche, il 92% dei bus prevede almeno un dispositivo per agevolare la salita e discesa dal mezzo.

Nello specifico 1.053 bus sono dotati di pedana per agevolare l'utilizzo del mezzo da parte di persone a ridotta mobilità (1.016 nel 2022 e 967 nel 2021) e 1.069 bus hanno il pianale ribassato (1.074 nel 2022 e 1.028 nel 2021).

		Senza pedana	Pedana elevatrice	Totale complessivo
Interurbano	pianale standard	81	33	114
	pianale ribassato	41	227	268
Suburbano	pianale standard	—	—	—
	pianale ribassato	—	276	276
Urbano	pianale standard	9	—	9
	pianale ribassato	8	517	525
Interurbano Totale		**122**	**260**	**382**
Suburbano Totale			**276**	**276**
Urbano Totale		**17**	**517**	**534**
Totale		**139**	**1.053**	**1.192**

Parallelamente all'aumento dei bus attrezzati, continua ad affinarsi anche il sistema di assistenza personalizzato per chi ha esigenze speciali.

L'utente in sedia a rotelle oggi può verificare (anche con App o tramite il messaggio variabile delle paline intelligenti) la dotazione sugli autobus di linea sapendo che la copertura di mezzi attrezzati in area urbana rende per lo più non necessaria la prenotazione e consente un uso del servizio pubblico autonomo e libero.

È in ogni caso possibile anche concordare la presenza della pedana sulle corse di proprio interesse di sei mesi in sei mesi, oppure concordare un singolo specifico itinerario in un giorno particolare con un preavviso minimo di tre giorni. Il tutto utilizzando le info sulle pensiline, quelle sul sito aziendale e l'assistenza del Call Center.

Per i viaggiatori a ridotta mobilità sono state adottate una serie di misure volte ad agevolare il viaggio. Le misure riguardano sia direttamente i mezzi, resi più funzionali, sia le informazioni fornite. Nello specifico:

- Informazioni alle fermate attraverso le paline elettroniche, che forniscono notizie sull'arrivo dei bus nonché l'informazione relativa alla presenza di pedana
- Predisposizione di applicazioni che informano sull'arrivo dei bus e forniscono notizie anche sulla presenza di pedana nei bus in arrivo (per il dettaglio delle applicazioni http://www.TPER.it/apps).

I mezzi – ferro

Pur avendo trasferito a Trenitalia Tper il ramo d'azienda ferroviario, TPER ha mantenuto la proprietà degli asset funzionali allo svolgimento del servizio e continua a investire per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Anche il servizio su ferro è gestito tramite l'utilizzo di nuove tecnologie a favore della sostenibilità. Già dal 2017 sono in servizio 7 nuovi ETR 350 (di nuova serie), in aggiunta ai 19 ETR 350 già in servizio (di cui 7 di nuova serie). Ogni ETR ha circa 270 posti a sedere, ma può trasportare complessivamente circa 600 passeggeri. Tra gli elementi di miglioramento dei servizi nei nuovi 14 treni ETR di nuova serie si evidenzia la presenza di un ulteriore servizio igienico a bordo. I treni ETR sono stati acquisiti in anticipo rispetto alle scadenze previste

dal contratto collegate alla gara del servizio ferroviario regionale proprio per garantire in anticipo nuovi mezzi con impatti positivi sia sulla qualità del servizio sia in termini di emissioni.

TPER dispone di 14 treni elettrici e 2 diesel. La vita media dei treni di proprietà di TPER è di 9 anni.

Età media dei mezzi

Nel 2023 l'età media del parco mezzi automobilistico è pari a 10,7 anni. Prosegue il trend di miglioramento e riduzione dell'età media rispetto agli anni precedenti. Gli investimenti in corso e quelli programmati contribuiranno a migliorare ulteriormente tale indicatore, mentre il forte impegno per la manutenzione dei mezzi consente di disporre di materiale in uno stato di buona qualità e funzionalità.

	2021	2022	2023
Età media bus	11,7	11,9	10,7
Età media treni	7	8	9

DNF
INVESTIMENTI E INNOVAZIONE

GRI 2-6 | 203-1

Il Piano investimenti di TPER riguarda l'acquisto di nuovi mezzi nei settori automobilistico e ferroviario e la realizzazione, in qualità di soggetto attuatore, di opere finalizzate allo sviluppo di una mobilità più efficiente efficace e sostenibile, allo sviluppo tecnologico e nel campo dell'information Technology.

Gli investimenti descritti si riferiscono al piano 2022-2026, sebbene TPER abbia definito una programmazione di lungo periodo di durata ultradecennale, in coerenza anche con gli sviluppi tecnologici e l'evoluzione dei fondi di finanziamento previsti per le nuove opere.
Gli investimenti rispondono a obiettivi locali nazionali e internazionali in materia di sviluppo sostenibile.

Investimenti 2022-2024	Importo	Obiettivi del Piano strategico Metropolitano e del PUMS (bacini di Bologna e Ferrara)	Obiettivi Agenda Urbana per lo sviluppo sostenibile	Obiettivi sviluppo sostenibile Nazioni Unite	Obiettivi tassonomia UE
	(milioni di Euro)			(SDGs)	
Nuove infrastrutture, impianti e sistemi di trasporto	141	Tutela del territorio (qualità dell'aria e cambiamenti climatici), valorizzazione della città e mobilità accessibile e sostenibile	Adattamento ai cambiamenti climatici e riduzione del rischio di disastri	Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile	Adattamento ai cambiamenti climatici Transizione verso un'economia circolare Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
Acquisto nuovi mezzi del servizio trasporto pubblico locale su gomma	277		Mobilità urbana ed extraurbana e intermodalità	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili	
Acquisto nuovi mezzi del servizio trasporto pubblico locale su ferro	14		Mobilità ferroviaria e intermodalità		

A questi investimenti si aggiungono quelli in Information Technology, videosorveglianza dei bus, bigliettazione EMV e ammodernamento dei sistemi AVM.

Progetti

Il progetto PIMBO

PIMBO è l'acronimo del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano. TPER ne è soggetto gestore e attuatore.

Mediante la realizzazione degli interventi previsti, sarà possibile garantire un forte e diffuso sistema di collegamenti su mezzo pubblico ad alimentazione elettrica, con importanti ricadute in termini di diminuzione della congestione stradale, dell'inquinamento atmosferico e dell'inquinamento acustico, in linea con gli strumenti di pianificazione di tutti gli Enti locali coinvolti nel progetto (PUMS).

Il progetto prevede infatti:

- La riorganizzazione e il potenziamento della rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente e l'integrazione con quello ferroviario e con i nuovi progetti tranviari di Bologna
- Il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), con la realizzazione delle ultime quattro fermate interne al Comune di Bologna, (Prati di Caprara, Zanardi, Borgo Panigale Scala, San Vitale-Rimesse), con l'adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera e con la connessione plurimodale con il tessuto urbano, attraverso la realizzazione di una serie di opere per migliorarne l'accessibilità
- La "riconoscibilità" delle stazioni del SFM e l'ammodernamento e il completamento della rete
- L'acquisto di materiale rotabile filoviario e ferroviario da utilizzare sulle linee filoviarie e ferroviarie di progetto.

Il Progetto Definitivo dell'intervento PIMBO, come sopra indicato, è stato approvato con Delibera CIPE n. 92 del 22/12/2017 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 15/06/2018. A seguito del finanziamento concesso dal MIT al Comune di Bologna per la costruzione della linea rossa del TRAM e dei finanziamenti concessi per la progettazione delle ulteriori linee (previste nel numero di 4), è stato necessario provvedere ad un riesame del progetto per verificare le interferenze fra le nuove linee tranviarie e quelle oggetto di filoviarizzazione, pur nella costanza del quadro economico approvato del progetto PIMBO. Nel 2023 è stata avviata una project review coerente con il nuovo contesto, in particolare tenendo conto degli interventi relativi alle nuove linee tram.

TPER è soggetto attuatore per gli interventi relativi al completamento delle linee filoviarie e all'accessibilità.

Il progetto People Mover

Il People Mover è la modalità di trasporto scelta per il Marconi Express, ovvero il collegamento diretto tra la Stazione ferroviaria centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna. Si tratta di un sistema di trasporto di massa a guida vincolata, ad alimentazione elettrica, totalmente automatico (senza conducente), dotato di porte di banchina a protezione dei passeggeri. Si tratta in sostanza di una navetta su monorotaia che collega in circa sette minuti e mezzo il centro città (Stazione Centrale) e l'aeroporto, effettuando un'unica fermata intermedia, in corrispondenza di un'area urbana in corso di riqualificazione, destinata ad ospitare un nuovo insediamento abitativo e universitario.

L'avvio del servizio è avvenuto il 18 novembre 2020. TPER è azionista di minoranza della società Marconi Express S.p.A. e soggetto gestore del servizio per conto della medesima società, concessionaria del Comune di Bologna. TPER pertanto si occupa, a partire dalla

data sopra indicata, della gestione e manutenzione ordinaria e programmata del nuovo sistema, mentre l'appaltatore dei lavori, che ha realizzato l'opera, sta effettuando interventi di manutenzione straordinaria e correttiva in garanzia.

TPER svolge le seguenti principali attività:
- Gestione del servizio
- Manutenzione ordinaria e programmata
- formazione e certificazione del personale che deve essere abilitato dall'Agenzia della sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)
- organizzazione e gestione della rete di vendita e commercializzazione dei titoli di viaggio.

L'innovazione

Intelligenza artificiale
TPER ha portato avanti nel corso del 2023 un progetto di sviluppo del sistema di conteggio dei passeggeri basato sull'intelligenza artificiale. Sono previsti possibili sviluppi sia in campo organizzativo, relativamente alle attività interne, che nel settore dello sviluppo dei servizi all'utenza.

Attività di ricerca e sviluppo
Innovazione e digitalizzazione sono elementi chiave della strategia di TPER, per garantire, in uno scenario di veloce trasformazione, elevati standard di sicurezza, efficienza operativa, qualità e accessibilità dei servizi.

Mobile ticketing
TPER, insieme alle aziende SETA, START e TEP, gestori del TPL in Emilia-Romagna, ha avviato un progetto per consentire di acquistare i biglietti per il bus attraverso lo smartphone, in piena compatibilità con gli apparati tecnologici del sistema Mi Muovo già esistenti su tutti gli autobus delle aziende di trasporti pubblici emiliano-romagnole.

L'obiettivo è garantire facilità e immediatezza di utilizzo, sicurezza dell'utente nella gestione dei propri dati e di fronte al rischio di contraffazioni e semplicità nella validazione obbligatoria a bordo. Il biglietto, caricato sullo smartphone, consente, infatti, la convalida ad ogni accesso sui mezzi e la verifica con il palmare da parte dei controllori, esattamente come ogni altro titolo di viaggio utilizzato oggi nel sistema regionale Mi Muovo.

Con questi nuovi sistemi, che permettono di "caricare" sul proprio telefono biglietti del bus con pochi click, si amplia quindi il ventaglio di possibilità d'acquisto che già vede, a Bologna, oltre mille rivendite autorizzate sul territorio e la vendita del biglietto a tempo, a bordo dei bus sulle linee urbane, tramite le emettitrici automatiche.

ROGER
Sempre in accordo con le aziende di trasporto pubblico dell'Emilia-Romagna, dal 2018 è disponibile ROGER, applicazione che consente di comprare biglietti e abbonamenti e di trasformare il cellulare in un sostituto tecnologico del biglietto stesso (o della tessera Mi Muovo). Con ROGER si valida infatti il biglietto direttamente usando il telefono a bordo vettura. ROGER funziona con tutti gli smartphone Android, sia NFC che non, e anche con il mondo Apple e può essere intesa come un'assistente virtuale per la mobilità.

Con il sistema di navigazione dell'App è possibile scegliere come spostarsi, integrando le varie forme di trasporto pubblico: in autobus fino alla stazione, poi in treno e all'arrivo ancora in autobus. ROGER propone infatti tutte le possibili combinazioni e, una volta in-

dividuata la soluzione di viaggio prescelta, procede anche all'acquisto dei relativi titoli di viaggio. ROGER inoltre rappresenta un supporto anche per chi viaggia in auto, consentendo il pagamento della sosta.

Si prevede che ROGER possa integrare il servizio di car sharing bolognese di Corrente consentendo non solo di prenotare e sbloccare la vettura, ma anche di capire con quale autobus si può arrivare alla macchina libera più vicina o dove è meglio scendere dal bus per prendere poi il car sharing fino alla propria destinazione, se quella non è così ben servita dal trasporto pubblico tradizionale. E ancora, dove parcheggiare la propria auto privata (pagando anche la sosta) per prendere poi Corrente e poter entrare in centro utilizzando le preferenziali e attraversando le ZTL.

Dal periodo del Covid-19 è stato inoltre sviluppato un servizio per gli utenti del trasporto pubblico che permette di avere indicazione del livello di riempimento dell'autobus in arrivo alla fermata, consultando in modo semplice e intuitivo l'App della mobilità Roger, già disponibile gratuitamente su ogni smartphone.

Questa funzionalità è risultata ancora più preziosa nel periodo di emergenza sanitaria, in quanto ha permesso di sapere con anticipo la situazione sul bus e decidere se salire o attendere la corsa successiva.

L'applicativo rileva in automatico e in forma assolutamente anonima quanti smartphone con antenna Wi-Fi sono presenti a bordo di ciascun bus: un algoritmo di natura statistica elabora, quindi, in tempo reale una stima del numero di passeggeri totali e restituisce all'utente una resa grafica "a semaforo": l'immagine di un piccolo autobus stilizzato risulta colorata di verde, arancione o rosso a seconda del livello di riempimento del bus in arrivo.

Sistema EMV di bigliettazione

Il progetto si propone di far evolvere il sistema di bigliettazione elettronica del trasporto pubblico per permettere l'utilizzo della carta di credito con standard bancario EMV contactless. Il sistema consente ai clienti in possesso di carta di credito contactless di accedere al servizio di trasporto utilizzando direttamente la carta senza dover preventivamente acquistare alcun titolo di viaggio. L'attività è finanziata dai fondi regionali POR FESR 2014-2020 e sviluppata in collaborazione con le aziende TEP, START e SETA. Il sistema di bigliettazione elettronico EMV consente l'utilizzo della carta bancaria con standard bancario EMV (acronimo di Europay, MasterCard e VISA) contactless. Il sistema consente ai clienti in possesso di carta contactless di accedere al servizio di trasporto utilizzando direttamente la carta senza dover preventivamente acquistare alcun titolo di viaggio. Il sistema è stato completato in area urbana, e si prevede di estenderne l'applicazione anche al territorio extraurbano entro il 2024.

Servizi per chi viaggia

Di seguito si riportano i principali servizi per i viaggiatori:

- Ricarica abbonamenti dematerializzata: l'abbonamento annuale è senza dubbio il titolo di viaggio più conveniente e utilizzato da chi usa frequentemente i mezzi pubblici, fidelizzandosi al servizio. Questa categoria d'utenza può oggi acquistare o rinnovare il proprio abbonamento senza doversi spostare o temere code in biglietteria. L'acquisto può essere fatto anche via web, pagando con carta di credito, sul sito di TPER, dove è possibile anche "ricaricare" l'abbonamento una volta scaduto. Il rinnovo dell'abbonamento è possibile anche utilizzando gli sportelli bancomat di Unicredit e Intesa Sanpaolo.
- Bigliettazione People Mover: il sistema nasce sfruttando le nuove tecnologie EMV e QR code: la prima consente la bigliettazione mediante carte di credito, la seconda facilita l'acquisto di titoli singoli o di gruppo sul web. I validatori consentono anche la bigliettazione contactless compatibile con la tessera regionale Mi Muovo. Le tre stazioni sono attrezzate con tornelli e validatori di nuova generazione e con emettitrici automatiche

per l'acquisto immediato di biglietti. Il sistema di bigliettazione ha superato i test di collaudo effettuati da personale dei circuiti Visa e Mastercard.

- Informazione alle fermate e a bordo dei bus: l'informazione in tempo reale con pannelli alle fermate è già da anni una realtà consolidata per una parte del territorio servito. Al momento i messaggi dei display delle pensiline "intelligenti" comprendono anche l'indicazione della presenza di pedana per l'accesso di carrozzine per persone non deambulanti relative al prossimo passaggio dei bus, un'importante informazione già presente anche sulle App e sul servizio di messaggistica Hellobus. I bus urbani sono dotati di un sistema per l'annuncio interno della prossima fermata e, da alcuni mesi, di messaggi variabili di utilità (limitazioni di corse, deviazioni, annunci diversi) con frequenze programmabili. Per favorire l'utenza non vedente e ipovedente, i bus urbani e suburbani sono dotati di un altoparlante esterno che comunica il numero della linea e la direzione una volta arrivati in fermata.
- Info in tempo reale: Hellobus e Chiamatreno. I servizi di informazione real time sulla localizzazione degli autobus di linea TPER e dei treni sulla rete regionale FER, nati e funzionanti da anni come avvisi telefonici tramite messaggio breve, oltre che attraverso le applicazioni, rimangono disponibili anche su web sul sito di TPER, alla pagina dedicata ai servizi in tempo reale della sezione Percorsi e Orari. Chiamatreno ha anche un proprio sito dedicato (www.chiamatreno.it). Il dato medio di richieste di informazioni attraverso il servizio Hellobus si attesta su 1.300 sms al giorno e 200.000 richieste via web service.
- Verifica dei titoli di viaggio e pagamento sanzioni: su tutto il servizio di trasporto TPER, sia su gomma che ferroviario, la verifica dei titoli di viaggio è effettuata oggi con un applicativo su tablet. L'emissione delle sanzioni è completamente elettronica e anche la riscossione diretta da parte del verificatore può essere fatta tramite un terminale POS. Oltre che a bordo e alle biglietterie aziendali, la sanzione, nel suo nuovo formato provvisto di codice a barre, può essere pagata anche sul sito TPER con carta di credito, con l'home banking dei principali istituti di credito attraverso il canale "Cbill" e presso tutti gli uffici postali.
- Paline intelligenti: nell'ambito del piano di rinnovo dei pannelli informativi alle fermate, sono state effettuate anche nuove installazioni di paline informative nel contesto extraurbano al fine di migliorare l'informazione all'utenza e l'accessibilità al trasporto pubblico mediante informazioni in tempo reale. In particolare, sono state effettuate undici nuove installazioni (4 Imola, 2 Pieve Di Cento, 3 Argelato, 2 Granarolo). Nei due bacini di Bologna e Ferrara sono installati e operativi in totale 184 pannelli informativi.
- Informazioni agli abbonati e agli utenti registrati sul sito: TPER riserva ai propri abbonati annuali un sistema di informazione via sms che consente di ricevere notizie sulle principali criticità previste sui servizi (scioperi, chiusure per lavori programmati di importanti strade), iniziative promozionali o di utilità. Oggi già 55.000 abbonati annuali hanno chiesto di essere aggiornati con le s via sms. Mediamente ogni anno sono oltre 600.000 gli SMS inviati. Analoghe informazioni sono inviate tramite un sistema di infomail agli utenti che si registrano sul sito di TPER: ad oggi sono circa 33.000 gli utenti registrati.
- Il sito web: TPER riserva cura al costante aggiornamento del proprio portale web, implementandone via via i contenuti di pari passo con i nuovi servizi gestiti dall'azienda. Il sito è completamente responsivo e conta oltre 15mila sessioni al giorno.
- Il portale dei servizi on line: sul portale dei servizi on line TPER, all'indirizzo solweb.TPER.it che consta di circa 50.000 utenti registrati (privati, aziende e rivenditori TPER) è possibile effettuare operazioni on line in maniera semplice e in qualunque momento: ricaricare il proprio abbonamento o acquistarne uno nuovo (anche in riferimento agli accordi di Mobility Management con enti e società pubblici o privati), effettuare il pagamento di una sanzione, effettuare la scelta sulle modalità di ripartizione degli importi messi a disposizione dal "Bonus Mobilità", prenotare il servizio Prontobus a chiamata, richiedere informazioni e inviare comunicazioni all'azienda.

Progetto AVM

Al fine di migliorare, in termini di efficienza ed efficacia, il servizio di Trasporto Pubblico erogato ottimizzando le risorse disponibili, TPER si è dotata di sistemi tecnologici avanzati quali i sistemi di supporto all'esercizio ed in particolare alla gestione, erogazione ed al controllo del servizio di trasporto pubblico.

Tutta la flotta di TPER è dotata di impianti AVM per un sistema di controllo centralizzato del servizio. 1.100 autobus urbani ed extraurbani sono dotati di computer di bordo con localizzazione GPS e con un collegamento in tempo reale alla centrale operativa per garantire procedure per regolarizzare il servizio, fornire informazioni dinamiche alle fermate a bordo bus, assistere e supportare il personale viaggiante.

La centrale di telecontrollo è connessa alla centrale semaforica per consentire politiche di preferenziamento degli autobus negli incroci dotati di regolatori intelligenti.

Applicazioni di supporto al personale operativo

TPER ha sviluppato in questi anni applicazioni per il proprio personale impiegato nei servizi operativi. Oggi, attraverso il tablet in dotazione, gli addetti all'esercizio che lavorano su strada per il controllo del traffico dei bus possono accedere ad informazioni in tempo reale (le stesse disponibili nella centrale operativa) sullo stato delle linee e sulla localizzazione dei mezzi sul territorio, in modo da poter gestire più tempestivamente interventi correttivi in caso di ritardi, blocchi del traffico e altri inconvenienti che possono pregiudicare la regolarità delle corse dei bus. Anche le figure operative in ambito ferroviario – macchinisti e capitreno – dispongono di strumenti analoghi per agevolare la messa in marcia di un treno, attraverso documenti elettronici e flussi informativi sempre aggiornati sui propri device.

Di seguito i principali progetti:

- Implementazioni tecnologiche per lo Smart working: nel corso del 2019 è stato avviato un progetto di Smart working, al fine di creare le condizioni tecniche e procedurali per poter lavorare da remoto. È stata individuata la soluzione infrastrutturale che consente al lavoratore di utilizzare da casa gli stessi strumenti che si troverebbe sul posto di lavoro. Si prevedeva una sperimentazione ed una graduale diffusione di questa modalità di lavoro. Il progetto ha subito un'accelerata per consentire a marzo 2020 di porre 230 lavoratori in Smart working, quale conseguenza dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19.
- App personale viaggiante per cambi turno/ferie/straordinario/stato di servizio: al fine di migliorare la gestione del servizio è stata realizzata una App ad uso dei 1.500 autisti, per facilitare la gestione dei turni e delle comunicazioni di servizio. L'App è disponibile negli store Google e Apple e consente l'accesso con lo stesso profilo utilizzato per gli altri servizi aziendali. Il personale viaggiante può interagire direttamente con l'azienda mediante informazioni sullo stato di servizio, richiesta turni e scambio turno, richiesta ferie e congedi, visualizzazione richieste e rinunce, comunicazione sciopero.
- Estensione servizio mail a tutto il personale: sono stati attivati gli account di posta aziendale individuali per tutto il personale estendendo il servizio anche a chi ne era sprovvisto (autisti). È quindi disponibile un canale semplice ed immediato per lo scambio di messaggi ed informazioni all'interno della comunità TPER formata da oltre 2.500 persone. Tutto il personale può inviare o ricevere mail riguardanti l'ambito lavorativo ampliando significativamente le modalità di interazione fra colleghi e con le varie funzioni aziendali. Il servizio è accessibile da qualsiasi browser all'indirizzo hellomail.TPER.it inserendo le proprie credenziali aziendali.

Agevolazioni tariffarie

Abbonamenti gratuiti ai ragazzi residenti in Emilia-Romagna

"Grande" è l'abbonamento attivo dall'anno scolastico 2020/2021, dedicato ai bambini e ragazzi under 14 che risiedono in Emilia-Romagna, e concesso gratuitamente dalla Regione Emilia-Romagna.

La Regione, inoltre, da settembre 2021 con l'abbonamento "Salta Su" ha previsto la gratuità per i percorsi casa-scuola per gli studenti iscritti alle scuole secondarie di secondo grado statali, paritarie e istituti di formazione professionale residenti in Emilia-Romagna, con presentazione di attestazione ISEE del nucleo familiare minore o uguale a 30.000 euro.

Bonus mobilità

Il "Bonus Mobilità" è un incentivo per l'utilizzo del trasporto pubblico o altre forme di mobilità sostenibile alternative all'auto propria, introdotto dal Comune di Bologna a partire dal 1° gennaio 2020 e per i 5 anni a seguire, che ha l'obiettivo di limitare la circolazione di veicoli inquinanti. L'incentivo è disponibile per tutti i cittadini residenti del centro storico ai quali progressivamente sarà revocato il contrassegno di accesso alla Ztl, a condizione che non chiedano un nuovo contrassegno: il cittadino avente diritto a tale bonus può esprimere all'ufficio contrassegni o sul portale dei servizi on line di TPER la volontà di beneficiare di tale incentivo ed effettuare una ripartizione dell'importo spettante tra le varie forme di mobilità sostenibile di seguito specificate:

- Trasporto Pubblico (TPER, Trenitalia Tper, Trenitalia): acquisto di biglietti o abbonamenti, in biglietteria, online o mediante app ROGER
- Car Sharing (Enjoy, Corrente): acquisto di voucher o credito per l'utilizzo di servizi di car sharing
- Bike Sharing (Mobike): acquisto di credito da utilizzare per l'utilizzo di servizi di bike sharing
- Taxi (Cotabo, Cat): acquisto di credito da utilizzare per l'utilizzo di servizi taxi
- Servizi di noleggio con conducente (Saca, Cosepuri): acquisto di credito da utilizzare per l'utilizzo di servizi taxi.

TPER, in quanto azienda incaricata per la gestione tecnica e operativa di tutti gli aspetti di questa iniziativa, ha realizzato tutta l'infrastruttura tecnologica che si compone di servizi on line sul portale di TPER (sia per la richiesta diretta da parte del cittadino, che per l'accesso alla rendicontazione verso le altre aziende di servizi), servizi di vendita presso le sedi TPER aperte al pubblico, oltre agli interfacciamenti diretti da e verso il Comune.

DNF

GLI STAKEHOLDER

GRI 2-29

La capacità di comprensione e valutazione dei bisogni e delle aspettative degli stakeholder, per un operatore che gestisce un servizio di TPL che promuove la mobilità sostenibile, assume particolare rilievo. Il confronto è importante per migliorare l'impatto, la qualità, l'efficienza e l'accessibilità dei servizi e per favorire un processo di sviluppo. Grazie all'interazione con i diversi portatori di interesse, all'ascolto delle loro aspettative e alla collaborazione con gli attori locali è possibile creare le condizioni per rispondere alle loro esigenze, nel rispetto della correttezza delle relazioni. Tale confronto concorre a orientare le strategie e la definizione degli obiettivi, sviluppando nuovi progetti e costruendo un dialogo con i territori dove si opera. TPER ha individuato gli stakeholder e le relative attività, definendo il livello di coinvolgimento in considerazione delle funzioni e degli strumenti di confronto e dialogo.

Stakeholder	Funzioni coinvolte	Aspettative	Engagement		
			Attività	Strumenti	Risposta
Azionisti	Direzione, affari generali, area commerciale, comunicazione e PR	Condivisione standard qualità, pianificazione servizi, confronto sui risultati	Diversi incontri in un anno	Assemblee, incontri, presentazioni, scambi di comunicazioni	Presentazione progetti, piani, report e bilanci
Agenzie della mobilità e altri enti di regolazione, amministrazioni statali, altri enti	Direzioni	Rispetto norme e regole, rispetto contratti e carte di servizio	Incontri periodici	Incontri e scambio di comunicazioni	Report, indagini qualità
Università, istituti di ricerca	Direzioni	Sviluppo ricerca	Collaborazioni periodiche e accordi quadro	Incontri periodici	Eventi promozionali, progetti di ricerca
Utenti, clienti e associazioni di categoria	Area commerciale	Maggiore conoscenza delle aspettative	incontri periodici	Indagini customer satisfaction, mystery client, incontri CCU	Presentazione esito indagini
Lavoratori (dipendenti e non dipendenti) e rappresentanze sindacali	Human Resources	Condivisione valori e obiettivi	Molteplici incontri e attività	Assemblee, momenti di formazione, incontri dedicati, intranet, aree ristoro	Codice etico
Comunità locali e collettività	Comunicazione e public relations	Creazione di valore condiviso	Diverse attività di analisi e confronto	Campagne di comunicazione	Eventi, concorsi, mostre

Stakeholder	Funzioni coinvolte	Aspettative	Engagement		
			Attività	Strumenti	Risposta
Operatori del settore	Direzioni	Condivisione obiettivi comuni e benchmarking	Incontri presso associazioni di settore	Assemblee, Gruppi di lavoro, conference call, One-to-One	Produzione documenti congiunti
Fornitori di beni, servizi e lavori	Acquisti	Garanzia domanda ampia	Diversi incontri e contatti in un anno	Procedure di selezione, scambio di documentazione, incontri	Contrattualistica, DB fornitori
Banche e finanziatori	Direzione	Solidità e sostenibilità economica finanziaria e patrimoniale	Iniziative finalizzate a specifici progetti	Incontri e scambio di comunicazioni	Report di analisi, accordi commerciali

DNF

GOVERNANCE E CONDOTTA RESPONSABILE DEL BUSINESS

Il sistema di Corporate Governance di TPER ha l'obiettivo di garantire una gestione efficace ed efficiente e un controllo affidabile sulle attività svolte in ambito aziendale, oltre che di creare valore per gli stakeholder.

Organi societari e modello di governance

GRI 2-9 | 2-10 | 2-11 | 2-12 | 2-13 | 2-14 | 2-15 | 2-16 | 2-17 | 2-18 | 2-19 | 2-20 | 2-21 | 405-1

TPER ha adottato una struttura di corporate governance basata sul modello tradizionale, che prevede i seguenti organi sociali:

Organi sociali	Funzioni – Ruolo – impegni
Assemblea degli azionisti	Materie previste dalla Legge e dallo Statuto sociale
Consiglio di Amministrazione	Il Consiglio di Amministrazione è l'organo investito dei più ampi poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione. È responsabile della definizione dell'indirizzo di gestione aziendale, valuta l'adeguatezza dell'assetto organizzativo e l'andamento generale della gestione. La scelta del personale dirigente è in capo al Consiglio di Amministrazione
Collegio Sindacale	Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della Legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Di seguito si riporta la composizione del Consiglio di Amministrazione in carica, nominato in data 29 luglio 2022 ed in carica per tre esercizi.

- Giuseppina Gualtieri – Presidente e Amministratore Delegato
- Maria Elisabetta Tanari – Consigliere
- Alessandro Albano – Consigliere
- Salvatore Fallica – Consigliere
- Eva Coisson – Consigliere

I membri del Consiglio di Amministrazione sono indipendenti e sono nominati dall'Assemblea sulla base di liste su cui si esprime il voto, in rappresentanza dei soci, secondo criteri di onorabilità e competenza, oltre che in assenza di elementi di incompatibilità e conflitti di interesse. Non sono svolte analisi su gruppi sociali sottorappresentati ma nella composizione si tiene conto della parità di genere.

Diversità di genere Consiglio di Amministrazione	Donne		Uomini		Totale	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Consiglio di Amministrazione	3	60%	2	40%	5	100%

Composizione Consiglio di Amministrazione per fascia di età	Minori di 30 anni		Tra 30 e 50 anni		Maggiori di 50 anni	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Consiglio di Amministrazione	—	—	2	40%	3	60%

Si rinvia a quanto riportato sul sito web di TPER Consiglio di Amministrazione | TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna per le informazioni relative al profilo e all'esperienza degli amministratori oltre che alle eventuali altre cariche ricoperte.

Alla presidente del Consiglio di Amministrazione, esterna e indipendente rispetto all'organizzazione, è dato il ruolo di Amministratore Delegato in ragione delle specifiche competenze in materia di economia industriale. La Presidente e AD riporta annualmente in Assemblea le performance e gli impatti su economia, ambiente e persone.

Il Collegio Sindacale è stato nominato con Assemblea del 12 luglio 2021 per 3 esercizi sociali. La composizione è la seguente:
- Enrico Corsini – Presidente
- Fabio Ceroni – Sindaco effettivo
- Patrizia Preti – Sindaco effettivo

I sindaci supplenti sono:
- Romana Romoli
- Gian Luigi Morten.

L'attuale struttura di Governance non prevede comitati responsabili dei processi decisionali e del controllo della gestione degli impatti di TPER per le tematiche specifiche di sostenibilità.

Il Consiglio di Amministrazione di TPER è comunque fortemente coinvolto sulle tematiche della sostenibilità, essendo stato approvato nel 2022 il nuovo Statuto aziendale in cui sono stati introdotti i temi ESG.

La remunerazione dei componenti del Consiglio di Amministrazione è oggetto di delibera da parte dell'Assemblea. Per l'Amministratore Delegato è prevista un'indennità variabile collegata al risultato deliberata in Assemblea dei soci. Per i dirigenti la remunerazione è stabilita in base a specifici accordi sindacali e prevede una parte variabile e una fissa collegata al raggiungimento di specifici obiettivi, anche tenendo conto degli impatti su economia, ambiente e persone.

Il rapporto tra la retribuzione totale annua del responsabile della Direzione societaria e la retribuzione che si colloca nella mediana dei dipendenti è 6,36.

Il rapporto fra aumento percentuale della retribuzione totale annua aziendale della persona che riceve la massima retribuzione e aumento percentuale medio della retribuzione annua della totalità dei dipendenti è pari a 1,46.

Il CdA e il management si impegnano a sviluppare, approvare e aggiornare mission, strategie, politiche e obiettivi relativi allo sviluppo sostenibile nell'ambito della valutazione e approvazione delle strategie aziendali. In particolare, è demandato all'Amministratore Delegato il compito di valutare gli impatti dell'organizzazione su economia, ambiente e persone.

Per la gestione degli impatti su Governance, ambiente e persone l'organizzazione aziendale prevede specifiche funzioni e figure incaricate delle attività di monitoraggio e rendicontazione. Per tutti i manager sono previsti specifici obiettivi coerenti con le strategie aziendali in materia di sostenibilità. L'andamento degli impatti aziendali è misurato annualmente nell'ambito del Bilancio integrato.

Il Consiglio di Amministrazione approva il Bilancio di sostenibilità e i relativi temi materiali risultanti dalle fasi di valutazione e prioritizzazione degli impatti. Per il coordinamento delle fasi operative del processo, quali il coinvolgimento degli stakeholder, l'integrazione delle valutazioni e l'identificazione degli impatti e temi rilevanti, il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto della Direzione generale e di un gruppo di lavoro che coinvolge diverse aree aziendali.

Con riferimento a eventuali conflitti di interesse, per gli amministratori valgono le previsioni di cui agli articoli 2390 e 2391 del Codice Civile. In particolare i Consiglieri al momento della nomina rilasciano una dichiarazione in materia di divieto di concorrenza. Inoltre laddove abbiano un interesse per conto proprio o di terzi in una operazione sottoposta all'esame del Consiglio sono tenuti a darne tempestiva informazione.

Il reporting al più alto organo di governo è svolto anche dall'OdV ex D. Lgs. n. 231/2001, che comunica gli esiti delle verifiche svolte e la constatazione di atti, fatti, omissioni, o altre circostanze gravi che possano configurare la violazione di una norma o di un regolamento. È inoltre previsto un meccanismo di Whistleblowing, aggiornato secondo le ultime previsioni normative. L'OdV nell'ambito della sua relazione annuale ha evidenziato l'assenza di criticità accertate.

Il Consiglio di Amministrazione e l'AD sono coinvolti e aggiornati periodicamente sulle tematiche dello sviluppo sostenibile e sull'andamento delle azioni di sostenibilità deliberate nell'ambito del piano industriale aziendale.

Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione

GRI 2-23 | 2-25 | 2-26 | 3-3 | 205-1 | 205-2 | 205-3

Modello di organizzazione, gestione e controllo

Il D. Lgs n. 231/01, recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", ha adeguato la normativa interna in materia di responsabilità delle persone giuridiche alle Convenzioni internazionali. TPER ha adottato un modello di organizzazione, gestione e controllo (MOGC) ai sensi del D. Lgs n. 231/2001 che contiene l'insieme delle misure e delle procedure preventive e disciplinari idonee a ridurre il rischio di commissione di reati all'interno dell'organizzazione aziendale.

L'adozione di un Modello di organizzazione, gestione e controllo ex Decreto, oltre a rappresentare un motivo di esenzione dalla responsabilità della Società con riferimento alla commissione di tali tipologie di reato, è un atto di responsabilità sociale di TPER, da cui scaturiscono benefici per una molteplicità di soggetti: stakeholder, manager, dipendenti, creditori e tutti gli altri soggetti i cui interessi sono legati alla vita dell'impresa. Il Modello è stato predisposto tenendo conto delle Linee Guida elaborate da Confindustria (aggiornate nel 2021). Il Modello è destinato al personale aziendale ed ai terzi, che entrino in rapporto con la società, e contiene norme di comportamento volte a prevenire la commissione, a vantaggio della società, di specifici reati, identificati dal D. Lgs n. 231/2001.

TPER ha inteso procedere alla formalizzazione del suo Modello di organizzazione, gestione e controllo previa esecuzione di un'analisi dell'intera struttura organizzativa aziendale e del

proprio sistema di controlli interni, onde verificarne l'adeguatezza rispetto ai fini di prevenzione dei reati. TPER ha adottato un proprio Modello conforme ai requisiti previsti dal Decreto e coerente con il contesto normativo e regolamentare di riferimento, con i principi già radicati nella propria cultura di Governance, oggetto di successivi aggiornamenti normativi e adeguamenti alle modifiche della struttura organizzativa della Società.

Il documento descrittivo del Modello e il Codice Etico sono pubblicati sul sito internet della Società all'indirizzo www.TPER.it/azienda/come-lavoriamo.

TPER ha nominato l'Organismo di Vigilanza. Tale Organismo ha il compito di vigilare su funzionamento, efficacia, adeguatezza ed osservanza del Modello di organizzazione, gestione e controllo di TPER.

TPER, in sede di redazione, aggiornamento periodico e approvazione del MOGC 231 ha introdotto e implementato adeguate misure organizzative e gestionali di prevenzione della corruzione ai sensi della L. 190/2012 e del Piano Nazionale Anticorruzione (P.N.A.), con riferimento anche a quanto previsto dalla L. 68 del 22 maggio 2015, dalla L. 69 del 27 maggio 2015 (disposizioni in materia di reati ambientali, di falso in bilancio, di delitti contro la pubblica amministrazione e di associazioni di tipo mafioso) e dalla fattispecie delittuosa dell'autoriciclaggio (Art. 648-ter 1 c.p.). Si precisa che, per evitare inutili ridondanze, gli enti di diritto privato in controllo pubblico, cosi come le società a partecipazione pubblica non di controllo – che hanno già adottato Modelli di organizzazione e gestione del rischio sulla base del D. Lgs n. 231/2001 – al fine di prevenire fenomeni corruttivi, possono fare perno sui medesimi Modelli, mediante l'estensione dell'ambito di applicazione non solo ai reati contro la pubblica amministrazione previsti dal D. Lgs n. 231 del 2001, ma anche a tutti quelli considerati nella L. n. 190 del 2012 e comunque a tutte le ipotesi di maladministration o fenomeni corruttivi in genere, ancorché non costituenti specifico reato.

Il MOGC 231 ed i suoi Protocolli sono stati via via aggiornati, anche nel corso del 2023, in relazione alle novità normative introdotte in materia, nonché in relazione agli aggiornamenti alla struttura organizzativa aziendale.

Tutte le operazioni societarie legate al rischio di corruzioni sono state valutate secondo quanto previsto e documentato dal MOGC, al quale si rinvia e secondo l'attività svolta dall'Organismo di Vigilanza. È quindi possibile dire, in coerenza con il GRI 205-1, che tutte le operazioni sono state valutate per i rischi legati alla corruzione.

Il Codice Etico

Quale parte integrante del Modello ex D. Lgs n. 231 e dell'assetto di Governance complessiva, TPER ha adottato un Codice Etico, con lo scopo di individuare e definire l'insieme dei valori, dei principi fondamentali e delle norme comportamentali che costituiscono il presupposto irrinunciabile per il corretto svolgimento delle attività aziendali. Il Codice Etico costituisce una guida alle policy aziendali ed ai requisiti di legalità che governano le condotte di TPER. Il Codice Etico si conforma ai principi indicati sia nelle Linee Guida di Confindustria che nel Codice di Comportamento di ASSTRA.

Il Codice definisce i principi di riferimento e le norme di comportamento di TPER, si propone come mezzo per prevenire eventuali comportamenti irresponsabili o illeciti in nome e per conto della Società e rappresenta l'insieme di misure e procedure preventive e disciplinari idonee a ridurre il rischio di commissione di reati all'interno dell'organizzazione aziendale.

Le norme del Codice si applicano, senza alcuna eccezione, ai componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, ai dirigenti, quadri e ai dipendenti di TPER, nonché a tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente,

instaurano, a qualsiasi titolo, rapporti e relazioni di collaborazione od operano nell'interesse di TPER. Ogni destinatario è tenuto all'osservanza delle norme del Codice. Nell'ambito delle loro attività, tutti gli stakeholder di TPER (dipendenti, azionisti, clienti, fornitori, comunità, partner commerciali e finanziari, istituzioni, associazioni di categoria, rappresentanze sindacali, etc.) agiscono nel rispetto del Codice nonché delle norme di Legge e regolamentari vigenti. A ogni destinatario viene chiesta la conoscenza delle norme contenute nel Codice e delle norme di riferimento che regolano l'attività svolta nell'ambito della sua funzione.

Il Codice Etico è stato aggiornato e approvato in ultimo dal Consiglio di Amministrazione di TPER del 29/05/2023, al fine di rafforzare ulteriormente i principi in materia di sostenibilità, integrando in particolare le tematiche dei diritti umani, con specifico riferimento ai temi diversità e inclusione e parità di genere, nel rispetto dei principi delle Nazioni Unite per la riduzione delle disparità.

Con particolare riferimento a questi temi, anche alla luce del percorso di certificazione per la parità di genere UNI PDR 125:2022 intrapreso dall'Azienda, sono stati chiariti e definiti i principi di riferimento, non solo attraverso la revisione del Codice Etico, ma anche mediante la definizione di una specifica Policy, la redazione di un Piano per la parità di genere, la sottoscrizione dei *Women Empowerment Principles*.

Sono state inoltre avviate iniziative di formazione per la condivisione degli obiettivi del progetto e per rafforzare lo stile inclusivo della comunicazione interna ed esterna.

Su questi temi è stato infine nominato un Comitato guida per la parità di genere secondo quanto previsto dalle regole UNI che accompagnerà il percorso aziendale anche in ottica di sviluppo futuro; il Comitato è coordinato dalla Presidente, designata dal Consiglio di Amministrazione.

Applicazione linee guida ANAC in materia di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (estensione MOGC 231 e compiti ODV)

TPER è società a partecipazione pubblica non di controllo (ai sensi e per gli effetti del D. Lgs n. 175/2016) e, avendo emesso obbligazioni quotate in mercati regolamentati, è ente di interesse pubblico. In tale sua qualità, è altresì sottratta all'ambito di applicazione del citato Testo Unico. Dal 2017 TPER si è allineata alle indicazioni contenute nelle nuove linee guida di ANAC/2017 (determina n. 1134 del 8/11/2017) e ha integrato il proprio MOGC 231 con la predisposizione di presidi per la prevenzione della corruzione, anche ai sensi della L. 190/2012, estendendo i compiti dell'Organismo di Vigilanza. Infatti, in quanto società a partecipazione pubblica non di controllo, TPER non è tenuta alla redazione del PTPCT e alla nomina di un Responsabile per la prevenzione della corruzione e trasparenza, ma è tenuta alla sola adozione di misure integrative a quelle già adottate ex D. Lgs n. 231/2001. Nel 2018 TPER ha adottato le "Misure integrative al Modello 231 – Protocollo Anticorruzione", aggiornato nel 2020 con l'introduzione di misure dirette alla promozione della legalità.

Rating di legalità

Il rating di legalità è il riconoscimento etico sviluppato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), in accordo con i Ministeri degli Interni e della Giustizia, che premia le aziende che operano secondo i principi della legalità, della trasparenza e della responsabilità sociale.

Al riconoscimento di rating di legalità – convenzionalmente misurato in "stellette" – l'ordinamento ricollega in particolare vantaggi in sede di concessione di finanziamenti pubblici e di agevolazioni per l'accesso al credito bancario.

TPER ha conseguito nel 2022 la valutazione di ★★★.

Il sistema di gestione integrato e le politiche

GRI 2-23 | 3-3

TPER è dotata di sistemi di gestione secondo gli standard internazionali e ha ottenuto il Certificato di Eccellenza da parte di Certiquality, organismo accreditato per la certificazione dei sistemi di gestione aziendale per la qualità, l'ambiente, la sicurezza e per la certificazione di prodotto. L'importante riconoscimento viene consegnato a quelle imprese che hanno dimostrato un impegno volontario responsabile nella propria Governance aziendale, avendo raggiunto le tre certificazioni a fronte delle norme internazionali per:

- Qualità (ISO 9001:2015)
- Ambiente (ISO 14001:2015)
- Salute e sicurezza dei lavoratori (ISO 45001:2018).

TPER ha implementato un sistema di gestione integrato della qualità e di tutela ambientale conforme e certificato secondo gli standard UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Il sistema di gestione integrato è applicato a tutti i servizi erogati dalla Società e in particolare il servizio di trasporto pubblico locale su gomma nei bacini di Bologna e Ferrara.
TPER ha esteso anche alla gestione del People Mover e all'accertamento esteso per conto del Comune di Bologna, oltre che a quello automobilistico, le relative certificazioni internazionali.

Sono certificati i servizi di manutenzione di veicoli industriali e gestione di flotte (in particolare di autobus e filobus), attività effettuata sia su autobus di proprietà che a favore di terzi. Le officine di TPER sono state riconosciute infatti come officine autorizzate dalle principali marche produttrici di autobus.

TPER ha ottenuto inoltre la certificazione di prodotto/servizio secondo lo standard UNI EN 13816:2002 di sei linee TPL, cinque identificate tra le più rappresentative linee urbane di Bologna (Linea 13, 14, 15, 27, 35) e la linea 94.

Qualità – ISO 9001:2015

TPER S.p.A. è attualmente certificata secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015 (9001 – Quality Management Systems), certificato rilasciato da Certiquality il 02/02/2023 (la cui validità è stata rinnovata fino al 2026). Lo standard fornisce una più precisa e dettagliata attenzione al controllo dei processi, prodotti e servizi forniti da esterni, per rispondere alla complessità dell'ambiente in cui operano le imprese. Gli aspetti principali sono di seguito richiamati:

- La revisione segue una struttura di "alto livello", messa a punto per essere utilizzata come base comune per tutti gli altri standard, migliorando la compatibilità e l'integrazione con gli altri schemi certificativi. È facilitata la creazione di un sistema di gestione integrato.
- L'analisi dei rischi: piuttosto che utilizzare requisiti standard per tutti, per ogni azienda vengono analizzati i rischi, al fine di pianificare un sistema di gestione adeguato ai bisogni di ciascuna realtà. L'approccio prevede l'identificazione dei rischi nei processi aziendali e delle misure appropriate da adottare per gestirli, oltre all'individuazione delle opportunità, cioè delle possibili soluzioni e contromisure per affrontarli.
- Un maggiore coinvolgimento del top management.
- Semplificazione "burocratica" della documentazione del sistema. È prevista una maggiore flessibilità per le aziende, che sono libere di scegliere la profondità e il dettaglio che intendono utilizzare per la loro documentazione scritta, scelta che può essere effettuata in base a vari fattori quali la complessità dei processi, la competenza del personale etc.
- Una più immediata applicabilità per il settore terziario e dei servizi.

- Gestione dei processi focalizzata allo sviluppo, l'attuazione e il miglioramento del SGQ/ Sistema di gestione della qualità: ogni processo deve essere definito e contenere specifiche chiare per la misurazione dei parametri prestazionali e per la definizione dei ruoli e delle responsabilità.

Ambiente – ISO 14001:2015

TPER ha aderito alla nuova edizione della norma UNI EN ISO 14001:2015 pubblicata il 15 settembre 2015, acquisendo la relativa certificazione con certificato rilasciato da Certiquality il 02/02/2017 (la cui validità è stata rinnovata fino al 2026). Lo standard sui Sistemi di Gestione Ambientali si colloca nello scenario delle norme ISO sui Sistemi di Gestione, che ha come primo obiettivo quello di creare una comune "High Level Structure" tra le norme. Lo standard prevede le fasi di pianificazione, esecuzione, controllo e azioni di miglioramento. L'applicazione della norma ISO 14001 definisce i requisiti più importanti per individuare, controllare e monitorare gli aspetti ambientali di qualsiasi organizzazione che abbia una politica ambientale. I vantaggi immediati dell'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 sono:

- Maggiore fiducia da parte di clienti, investitori, pubblico e comunità, grazie alla garanzia di affidabilità dell'impegno dimostrato
- Migliore controllo dei costi e risparmio di materie prime ed energia impiegate
- Chiarezza nella gestione e facilitazioni nelle richieste di permessi e autorizzazioni ambientali
- Riduzione dei premi assicurativi relativi alla possibilità di incidenti ambientali
- Riduzione delle garanzie finanziarie ove previste dalla normativa vigente.

Salute e sicurezza sul lavoro – ISO 45001: 2018

TPER è attualmente certificata secondo la norma UNI ISO 45001:2018 (certificato rilasciato il 29 luglio 2022 e valido fino al 2025). La conformità allo standard internazionale assicura l'ottemperanza ai requisiti previsti per i Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro. La certificazione ISO 45001 si fonda sulla gestione della salute e della sicurezza sul lavoro e richiede alle organizzazioni un miglioramento continuo, fornendo così a tutti gli interlocutori la garanzia di conformità alle politiche di sicurezza specificate.

Gli aspetti maggiormente rilevanti possono essere così sintetizzati:

- Il sistema di gestione rappresenta un efficace strumento per ottimizzare la gestione dei rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori. INAIL ha fornito dati che evidenziano una riduzione significativa del 27% nell'indice di frequenza e del 35% nell'indice di gravità degli infortuni nelle aziende certificate
- La certificazione ISO 45001:2018 è riconosciuta come possibile sistema esimente dalle pesanti forme di responsabilità introdotte dal D. Lgs n. 231/01 (come previsto dal D. Lgs n. 81/08 all'articolo 30, comma 5)
- L'INAIL concede riduzioni del premio assicurativo alle imprese che hanno effettuato miglioramenti o azioni di prevenzione degli infortuni al fine di salvaguardare le condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori. Gli interventi che permettono di accedere a tali riduzioni sono quelli previsti dal Modello OT 24 (oscillazione del tasso di tariffa per prevenzione). Tra questi interventi, la certificazione secondo lo standard ISO 45001:2018 è quella che permette di ottenere il punteggio massimo per lo sconto sul premio
- Determina una maggiore attenzione da parte di tutte le unità organizzative aziendali ai temi della sicurezza, con ricadute positive sull'organizzazione a vari livelli.

Nel corso del 2023 la norma è stata recepita anche a libello comunitario dal CEN, pertanto TPER ha già avviato la transizione alla nuova UNI EN ISO 45001:2023.

Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione – ISO 37001: 2016

Da maggio 2019 TPER ha conseguito la certificazione ISO 37001 da parte dell'istituto Certiquality, quale ulteriore misura a presidio della prevenzione della corruzione.

Lo standard ISO 37001 è uno strumento di contrasto della corruzione e consente di far crescere la cultura della trasparenza e di definire le misure efficaci per affrontare fenomeni corruttivi. Inoltre, il Sistema di Gestione Anticorruzione ISO 37001 si integra con gli altri standard presenti in azienda come la qualità, l'ambiente, la sicurezza sul lavoro.
L'attuale certificato UNI ISO 37001:2016 è valido fino al 2025.

Sistema di Gestione per la parità di genere – UNI/PdR 125:2022

TPER ha conseguito nel dicembre 2023 la certificazione UNI/PdR 125:2022, la prassi di riferimento contenente le linee guida per l'attuazione delle politiche di parità di genere nelle aziende.

Il "Sistema di certificazione della parità di genere" è un intervento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) a titolarità del Dipartimento per le pari opportunità della Presidenza del Consiglio dei ministri: apre una nuova finestra, volto ad accompagnare ed incentivare le imprese ad adottare policy adeguate a ridurre il divario di genere in tutte le aree maggiormente critiche per la crescita professionale delle donne.

Il certificato è stato consegnato a TPER da Certiquality l'8 marzo 2024.

I regolamenti interni

In attuazione a provvedimenti normativi e per garantire equità e trasparenza nei rapporti con soggetti terzi, TPER, attraverso il suo Consiglio di amministrazione, ha inoltre adottato i seguenti regolamenti:

- Regolamento reclutamento del personale
- Regolamento per la realizzazione di lavori e l'acquisizione di servizi e forniture
- Regolamento per l'accesso agli atti.

In aprile 2024 è stato inoltre approvato il Regolamento per la formazione e la gestione dell'elenco degli Operatori Economici di TPER S.p.A. per l'affidamento di lavori, servizi e forniture di valore inferiore alle soglie comunitarie.

Compliance

GRI 2-27

Il rispetto delle norme ambientali

Non si sono verificati eventi che hanno dato origine a sanzioni e/o contenziosi per non conformità a leggi, normative, regolamenti in materia ambientale. Alla data di redazione del presente documento, non sono in essere contenziosi ambientali o procedimenti di natura amministrativa in materia ambientale intentati nei confronti di TPER.

Osservanza di leggi e regolamenti in area sociale ed economica

Nel periodo oggetto di rendicontazione (2021-2023) e alla data di pubblicazione del presente documento non sono insorti contenziosi o casi di violazioni di leggi e/o regolamenti rilevanti relativi a disposizioni di carattere sociale ed economico. Nessuna sanzione significativa avente tale natura è stata ricevuta nell'arco temporale 2021-2023 e non si segnalano procedimenti amministrativi e/o contenziosi di rilievo al riguardo.

Adesioni ad associazioni

GRI 2-28

TPER partecipa ad **ASSTRA**, Associazione Trasporti (Associazione Nazionale delle Imprese, loro consorzi e/o loro raggruppamenti, di proprietà degli enti locali, delle regioni e di imprese private che eserciscono servizi di trasporto pubblico locale ovvero servizi strumentali complementari e/o collaterali alla produzione dello stesso), nata dalla fusione delle due associazioni di categoria Federtrasporti (federazione delle aziende municipalizzate) e Fenit (federazione delle ferrovie concesse).

TPER è associata anche ad Aipark, l'associazione Italiana degli Operatori nel settore della sosta e dei parcheggi, che ha lo scopo di favorirne il collegamento professionale e la crescita di una cultura di settore e che rappresenta i più rilevanti operatori del settore a livello nazionale.

TPER partecipa inoltre anche all'associazione internazionale UITP, l'associazione internazionale dei trasporti pubblici.

In seguito alla scelta in Confservizi Emilia-Romagna di non rappresentare i servizi di trasporto pubblico, TPER aderisce, a livello territoriale, a Confindustria Emilia Area Centro, l'associazione di imprese nata dal percorso di integrazione tra Unindustria Bologna, Unindustria Ferrara e Confindustria Modena che rappresenta e tutela le imprese emiliane.

Infine, TPER è socio Club Italia, associazione senza scopo di lucro che, tra le altre cose, ha la finalità di promuovere sul territorio italiano l'utilizzo di sistemi di pagamento basati su carte intelligenti (a microchip contactless).

Adesione a organizzazioni, accordi internazionali, iniziative in ambito legalità e sostenibilità

Global Compact delle Nazioni Unite

Dal 2017 TPER aderisce in qualità di socio fondatore in Italia al Global Compact delle Nazioni Unite, iniziativa internazionale che incoraggia le aziende di tutto il mondo a adottare politiche sostenibili, nel rispetto della responsabilità sociale d'impresa e per rendere pubblici i risultati delle azioni intraprese nelle aree dei diritti umani, lavoro, sostenibilità ambientale e anticorruzione.

La DNF di TPER è allegata alla COP (Communication on Progress) che viene annualmente pubblicata sul sito del Global Compact, nella sezione dedicata all'azienda.

Impronta Etica

Impronta Etica è un'associazione senza scopo di lucro nata per la promozione e lo sviluppo della sostenibilità e della responsabilità sociale d'impresa (RSI) e per favorire i processi orientati alla sostenibilità, supportando in questo le imprese associate. L'associazione è partner del network europeo CSR Europe.

Fondazione Sviluppo Sostenibile

Dal 2024 TPER è tra i membri di Fondazione Sviluppo Sostenibile, organismo che supporta imprese e organizzazioni accomunate da un comune percorso di transizione ecologica.

DNF

TEMI MATERIALI

Gli impatti e i temi materiali secondo i GRI Standards

GRI 3-1

Secondo i GRI Standards, gli impatti si riferiscono agli effetti che un'impresa ha o potrebbe avere a livello economico, ambientale e sociale, inclusi quelli sui diritti umani, quale conseguenza delle proprie attività o delle relazioni di business e commerciali. Gli impatti possono essere effettivi o potenziali, negativi o positivi, di breve o di lungo termine, intenzionali o non intenzionali, reversibili o irreversibili, e rappresentano il contributo positivo o negativo dell'organizzazione allo sviluppo sostenibile. Gli impatti, secondo la loro diversa natura (economici, ambientali e sociali) sono correlati tra loro e indicano il contributo dell'impresa, negativo o positivo, allo sviluppo sostenibile.

Gli impatti delle attività e dei rapporti di business di un'impresa sull'economia, sull'ambiente e sulle persone possono avere conseguenze positive e negative anche sull'operatività o la reputazione dell'impresa e pertanto, in molti casi, tali conseguenze sono anche finanziarie o potrebbero diventarlo nel medio e lungo termine. Eventuali rischi e opportunità rilevanti connessi agli impatti possono influenzare il valore dell'impresa, le relazioni con i propri stakeholder e la posizione competitiva sul mercato di riferimento.

Gli impatti più significativi, come identificati adottando l'approccio descritto nei successivi paragrafi, rappresentano i temi materiali (Material Topic).

Unione Europea – La Direttiva UE 2022/2464 e la doppia materialità

La Direttiva UE 2022/2464 (CSRD Corporate Sustainability Reporting Directive), in corso di recepimento alla data di redazione del presente documento, e che dovrà essere applicata a partire dalla rendicontazione dell'esercizio 2024 per le prime aziende coinvolte (le imprese, come TPER, che sono già tenute alla redazione della rendicontazione non finanziaria / DNF, secondo la normativa vigente, ex D. Lgs n. 254/2016 ha definito nuove regole ed estende il perimetro di rendicontazione delle tematiche di sostenibilità.

Tra gli altri aspetti la Direttiva, che richiede l'adozione degli ESRS European Sustainability Reporting Standards quali criteri di redazione del report e di rendicontazione delle tematiche di sostenibilità, ha integrato la definizione di temi materiali, introducendo il concetto di doppia materialità. Secondo tale approccio, i temi materiali sono: a) ambiti e tematiche di governance, ambientale e sociale sui quali l'impresa, attraverso la propria attività, ha un impatto rilevante (Impact Materiality); b) aspetti che possono avere impatti significativi sullo sviluppo, le prestazioni e, di conseguenza, sul valore finanziario di un'impresa (*Financial Materiality*).

Le disposizioni della Direttiva UE 2022/2464 saranno applicabili dall'esercizio 2024. Il presente documento è redatto adottando la definizione di temi materiali come da GRI Standards.

Il processo di identificazione, valutazione e prioritizzazione delle tematiche

GRI 3-1

Comprensione del contesto dell'organizzazione

Lo scenario e quadro di riferimento di TPER, il modello di business, le attività e relazioni commerciali, così come il contesto di sostenibilità e l'analisi degli stakeholder, sono riportati nei diversi paragrafi del capitolo Strategia e Obiettivi della DNF.

Individuazione di impatti effettivi e potenziali

Gli impatti effettivi e potenziali sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, compresi quelli sui diritti umani, nell'ambito delle attività e delle relazioni di business di TPER hanno comportato l'identificazione, analisi e valutazione dei contenuti di fonti esterne, fonti interne, unitamente al coinvolgimento specifico di alcune categorie di stakeholder, quale parte del processo costante di confronto e di ascolto degli stessi.

Fonti esterne

- SASB – Industry Standards
- EU Taxonomy
- Benchmarking Temi Materiali
- Benchmarking Rischi
- Benchmarking Policies
- PNRR – Trasporto Ferroviario / Merci / PNRR – Trasporto Pubblico Locale / PNRR – Trasporto Pubblico Locale
- Next Generation EU (Thematic Analysis – Sustainable Mobility)
- EU Urban Mobility Framework
- European Sustainable Urban Mobilty Plans & Cycling (SUMPs/PUMS)
- EU Green Deal (Transport)
- World Economic Forum – Strategic Intelligence / Global Risk Report
- OECD – Due Diligence Guidance Responsible Business Conduct / Sectorial guidance on due diligence
- Studi e ricerche di settore / Report / Approfondimenti di associazioni e organizzazioni di settore

Fonti interne

- Piano industriale
- Bilancio integrato TPER
- Legal review – Modello organizzativo e di Gestione Mod231
- Grievance mechanisms / sistemi e strumenti di consultazione e segnalazione
- Quadro normativo e documenti derivanti dalle certificazioni ISO 9001, 14001 e 45001
- Carte di servizio per bacino territoriale
- Indagine customer satisfaction svolta dall'agenzia della mobilità
- Revisione analisi aziendale del rischio per il trattamento dei dati personali e revisione del Registro delle attività di trattamento
- Sintesi delle disposizioni del regolamento europeo 1371/2007 applicate in TPER
- Relazione annuale del Responsabile della prevenzione della corruzione
- PSCL: Redazione piano aziendale spostamenti casa lavoro

Valutazione della rilevanza degli impatti e prioritizzazione

La fase di valutazione della significatività degli impatti identificati ha l'obiettivo di stabilire la loro priorità. La definizione delle priorità consente all'impresa di determinare i temi materiali da rendicontare, ma, soprattutto, di definire in modo più efficace e secondo una logica di rilevanza gli impegni e le azioni necessarie per affrontare gli impatti. La rilevanza di un impatto dipende dalle condizioni specifiche di un'impresa, dal settore nel quale opera e dal suo modello di business.

La rilevanza di un impatto negativo effettivo dipende dalla gravità dell'impatto stesso, mentre quella di un impatto negativo potenziale dipende dalla gravità e dalla probabilità dell'impatto. La gravità è definita dai GRI Standards sulla base di tre dimensioni:

- **Scala**: quanto grave è l'impatto
- **Ambito**: quanto diffuso è l'impatto
- **Caratteristiche di irrimediabilità o meno**.

La rilevanza di un impatto positivo effettivo dipende dalla scala e dall'ambito dell'impatto stesso, mentre la portata di un potenziale impatto positivo dipende sia dalla scala e dall'ambito sia dalla probabilità dell'impatto stesso. Nel caso di impatti positivi, la scala di un impatto si riferisce ai benefici reali e/o potenziali dell'impatto stesso, mentre l'ambito si riferisce alla sua effettiva o possibile ampiezza.

La conclusione del processo ha riguardato l'assegnazione della priorità (prioritizzazione) agli impatti individuati e valutati, in relazione alla loro importanza e sulla base di una soglia (treshold) definita a tale scopo. Gli impatti che sono stati identificati come maggiormente rilevanti sono oggetto di rendicontazione all'interno del presente documento (temi materiali).

I temi materiali di TPER

GRI 3-2

I risultati delle attività svolte sono sintetizzati nella successiva tabella, che evidenzia i temi materiali, le aree di impatto sottostanti, le caratteristiche del tema materiale, gli indicatori specifici (GRI Standards) utilizzati per la rendicontazione, riportati in dettaglio nel GRI Content Index, parte integrante del presente documento.

Nella stessa tabella viene inoltre evidenziato il raccordo con gli ambiti di cui al D. Lgs n. 254/2016 che disciplina la redazione della Dichiarazione Non Finanziaria. I temi materiali vengono raggruppati secondo la classificazione ESG (Environmental, Social, Governance).
Si sottolinea che, ancorché l'impatto collegato ad alcuni temi materiali ambientali, quali in particolare quelli relativi ai consumi di energia ed emissioni sia classificato come negativo e legato all'attività svolta (impatto diretto), per gli stessi temi l'impatto è tale da mitigare gli effetti causati dai consumi energetici e dalle relative emissioni prodotti dal trasporto privato.

Temi materiali		Descrizione impatto	Caratteristiche	GRI Topic Standards [200-300-400]	Ambiti di riferimento D. Lgs n. 254/2016
E	**Ambiti di riferimento Dlgs. 254/2016**				
1	Efficienza energetica	Consumi di energia (sedi, impianti e flotta / mezzi del servizio di TPL).	Negativo / Effettivo Diretto e tramite relazioni commerciali Di breve – medio – lungo termine Previsto	302 Energia	Ambiente
2	Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni	Emissioni di GHG derivanti dai consumi energetici e altre emissioni (flotta mezzi TPL in primo luogo).	Negativo / Effettivo Diretto e tramite relazioni commerciali Di breve – medio – lungo termine Previsto	305 Emissioni	Ambiente
3	Risorse naturali – Rifiuti / Economia Circolare	Produzione di rifiuti, corretto avvio a recupero degli stessi e prelievi idrici	Negativo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	303 Acqua e scarichi idrici 306 Rifiuti	Ambiente
4	Inquinamento aria acqua suolo, rumore e vibrazioni	Impatti legati al rumore e alle vibrazioni derivanti dall'attività di trasporto pubblico di Tper	Negativo / Effettivo Diretto Di breve termine Previsto	Tema rendicontato con informativa generale (GRI 2)	Ambiente

Temi materiali		Descrizione impatto	Caratteristiche	GRI Topic Standards [200-300-400]	Ambiti di riferimento D. Lgs n. 254/2016
S	**Social — Sociali**				
5	Privacy e sicurezza dei dati	Tutela della privacy	Negativo / Potenziale Diretto e tramite relazioni commerciali Di breve – medio – lungo termine Non intenzionale	418 Privacy dei clienti	Rispetto diritti umani Sociale
6	Qualità e conformità del servizio	Impatti potenziali negativi legati al livello di qualità dei servizi: informativa / comunicazione con la clientela e conformità del servizio pubblico	Negativo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	417 Marketing ed etichettatura	Sociale
7	Sicurezza della clientela	Potenziali impatti negativi sulla salute e la sicurezza della clientela (attività di trasporto pubblico)	Negativo / Potenziale Diretto e tramite relazioni commerciali Di breve – medio – lungo termine Non intenzionale	416 Salute e sicurezza dei clienti	Rispetto diritti umani Sociale
8	Gestione e sostenibiltà della catena di fornitura	Impatti ambientali e sociali della catena di fornitura (acquisti di beni e servizi)	Negativo / Effettivo Diretto e tramite relazioni commerciali Di breve – medio – lungo termine Previsto	308 Valutazione ambientale dei fornitori 414 Valutazione sociale dei fornitori	Ambiente Sociale Lotta contro la corruzione attiva e passiva Rispetto dei diritti umani
9	Occupazione	Sostegno all'occupazione nel territorio	Positivo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	401 Occupazione	Personale
10	Formazione e sviluppo competenze dipendenti	Formazione del personale dipendente – percorsi di crescita delle competenze (miglioramento dei servizi all'utenza)	Positivo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	404 Formazione e istruzione	Personale
11	Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione	Ambiente di lavoro in grado di garantire e valorizzare diversità, pari opportunità / equità e inclusione sociale	Positivo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	405 Diversità e pari opportunità 406 Non discriminazione	Personale Rispetto dei diritti umani
12	Salute e sicurezza sul lavoro	Possibili impatti negativi legati alla salute e la sicurezza sul luogo di lavoro (infortuni – incidenti stradali)	Negativo / Potenziale Diretto Di breve – medio – lungo termine Non intenzionale	403 Salute e sicurezza sul lavoro	Personale Rispetto dei diritti umani

Temi materiali		Descrizione impatto	Caratteristiche	GRI Topic Standards [200-300-400]	Ambiti di riferimento D. Lgs n. 254/2016
G	**Governance [economici]**				
13	Integrità e condotta etica del business	Potenziali impatti negativi collegati alla condotta del business non rispondente a criteri di integrità	Negativo / Potenziale Diretto e tramite relazioni commerciali Di breve – medio – lungo termine Previsto	205 Anticorruzione 206 Comportamento anticoncorrenziale 207 Imposte	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Rispetto dei diritti umani
14	Solidità patrimoniale, performance economica, distribuzione di valore	Generazione e distribuzione di valore economico a favore degli stakeholder	Positivo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	201 Performance economiche	Sociale Personale
15	Investimenti e innovazione del territorio (Impatti economici indiretti)	Investimenti in infrastrutture per il miglioramento della qualità ed efficienza del servizio di trasporto pubblico (mobilità sostenibile)	Positivo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	203 Impatti economici indiretti 204 Pratiche di approvvigionamento	Ambiente Sociale
16	Comunità locali e relazioni con il territorio	Sostegno alle iniziative del territorio / responsabilità sociale d'impresa: sociali – sportive – culturali – salute e benessere	Positivo / Effettivo Diretto Di breve – medio – lungo termine Previsto	413 Comunità locali	Ambiente Sociale

Variazioni intervenute rispetto al precedente periodo di rendicontazione

L'aggiornamento dell'analisi di materialità effettuato nel corso del 2023 e ai fini del presente documento non ha portato a identificare nuovi temi materiali. Tenuto conto del settore di riferimento e dell'importanza del ruolo di TPER per lo sviluppo sostenibile e, in tale ambito, per il rafforzamento di un sistema di mobilità sostenibile, le tematiche ambientali legate a clima / emissioni, così come quelle che riguardano il servizio per i cittadini e la sicurezza del servizio, ricoprono un ruolo prioritario.

DNF

LA GESTIONE DEI RISCHI

GRI 2-23 | 3-3

L'attuale modello TPER prevede la classificazione dei rischi secondo quanto di seguito riportato:

I principali rischi identificati e le relative modalità di gestione sono evidenziati nella successiva tabella. Le modalità di gestione sono richiamate direttamente nella tabella, anche tramite rinvio ad altre parti del presente documento oppure a documentazione disponibili sul sito web di TPER. I rischi vengono correlati ai temi materiali oggetto di rendicontazione nella DNF.

Relativamente ai rischi/opportunità legati ai cambiamenti climatici si veda anche quanto riportato al successivo capitolo *Sostenibilità ambientale*. La criticità delle tematiche e l'esigenza di attuare strategie ed azioni che possano mitigare i cambiamenti climatici e consentire un adattamento agli stessi rafforza il ruolo del settore del trasporto pubblico e rappresenta in primo luogo una grande opportunità.

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D. Lgs n. 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
Regolamentare / quadro normativo generale TPER svolge prevalentemente attività di pubblica utilità a tariffa regolamentata. L'evoluzione del contesto normativo e regolamentare incide sulle modalità di assegnazione servizi, tariffe, livelli di qualità richiesti e sui risultati della gestione Fattore di rischio / opportunità è l'evoluzione del TPL in relazione allo sviluppo futuro della mobilità nelle città e alle nuove tecnologie e applicazioni	Etica e integrità nella condotta del business Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Sociali	TPER monitora in modo sistematico e continuativo l'evoluzione normativa e mantiene un dialogo continuo e costruttivo, anche per il tramite dell'associazione di categoria, con Autorità ed Istituzioni
Normative in materia ambientale Caratteristiche mezzi di trasporto rispetto a emissioni di CO2 / sostanze inquinanti, di salute e sicurezza Le aziende TPL sono chiamate a rinnovare il parco mezzi e disporre di flotte sostenibili / impatto ambientale ridotto Il quadro normativo di riferimento potrebbe registrare una rapida e non sempre prevedibile evoluzione, richiedendo requisiti più stringenti. Tali circostanze potrebbero modificare lo scenario di riferimento, influenzando in misura significativa il piano di investimenti per il necessario adeguamento Il rinnovo del parco mezzi evidenzia una convergenza internazionale verso i rotabili alimentati da fonti rinnovabili Importanza della mappatura dei rischi derivanti dal cambiamento climatico Temi connessi al recupero dei rifiuti	Etica e integrità nella condotta del business Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio] Comunità locali e relazioni con il territorio Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni Energia: fonti ed efficienza energetica	Ambiente Sociali	Per allineare le strategie aziendali agli obiettivi fissati dal PUMS e dal PSM, TPER ha avviato progetti volti a migliorare la qualità del servizio offerto e ridurne l'impatto ambientale Rinnovo del parco mezzi / azioni di Piano: **Ambito urbano** Investimenti nel breve termine di mezzi ibridi e immissione in servizio di mezzi full electric **Ambito extraurbano** Valutazione di mezzi a metano liquido e ibridi a metano **Medio-lungo termine** Progettualità volta a realizzare un sistema di trasporti a idrogeno Rinnovo delle infrastrutture esistenti (Officine Deposito) e processi di revisione della rete e del modello di servizio Il presidio specifico del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal sistema di gestione ambientale certificato secondo lo standard UNI EN ISO 14001:2015

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D. Lgs n. 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
Normative in materia ambientale Caratteristiche mezzi di trasporto rispetto a emissioni di CO2 / sostanze inquinanti, di salute e sicurezza. Le aziende TPL sono chiamate a rinnovare il parco mezzi e disporre di flotte sostenibili / impatto ambientale ridotto. Il quadro normativo di riferimento potrebbe registrare una rapida e non sempre prevedibile evoluzione, richiedendo requisiti più stringenti. Tali circostanze potrebbero modificare lo scenario di riferimento, influenzando in misura significativa il piano di investimenti per il necessario adeguamento. Il rinnovo del Parco Mezzi evidenzia una convergenza internazionale verso i rotabili alimentati da fonti rinnovabili. Importanza della mappatura dei rischi derivanti dal cambiamento climatico Temi connessi al recupero dei rifiuti	Etica e integrità nella condotta del business Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio] Comunità locali e relazioni con il territorio Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni Energia: fonti ed efficienza energetica	Ambiente Sociali	Per allineare le strategie aziendali agli obiettivi fissati dal PUMS e dal PSM, TPER ha avviato progetti volti a migliorare la qualità del servizio offerto e ridurne l'impatto ambientale. Rinnovo del parco mezzi / azioni di Piano: **Ambito urbano** Investimenti nel breve termine di mezzi ibridi e immissione in servizio di mezzi full electric. **Ambito extra-urbano** Valutazione di mezzi a metano liquido e ibridi a metano **Medio-lungo termine** Progettualità volta a realizzare un sistema di trasporti a idrogeno Rinnovo delle infrastrutture esistenti (Officine Deposito) e processi di revisione della rete e del modello di servizio. Il presidio specifico del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal sistema di gestione ambientale certificato secondo lo standard UNI EN ISO 14001:2015
Ambientali / eventi naturali Rischi da eventi naturali / atmosferici avversi e/o accidentali che danneggino gli impianti e strutture (anche derivanti da cambiamenti climatici) Importanza della mappatura dei rischi derivanti dal cambiamento climatico	Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni	Ambiente Sociali	TPER si è dotata di un modello e procedure di controllo per la protezione degli asset aziendali e ha adottato processi e procedure specifiche per la prevenzione di incidenti.
Materie prime Rischio di prezzo delle commodity – Il Gruppo TPER è esposto al rischio prezzo delle commodity energetiche	Rifiuti / economia circolare Valutazione e gestione catena di fornitura	Ambiente Sociali	Procurement policy e gestione / monitoraggio del rischio fornitura e andamento prezzi commodities.

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D. Lgs n. 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
Concorrenza / Liberalizzazione del settore Rischio in oggetto è di natura prospettica e riguarda in particolare le attività di TPL regolamentate / in concessione	Etica e integrità nella condotta del business Qualità e conformità del servizio Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]	Sociali Lotta contro la corruzione attiva e passiva	L'indirizzo strategico di TPER prevede quattro principali azioni definite dalle Linee guida del Piano industriale Partecipazione a gare per l'affidamento dei servizi di TPL in bacini di interesse (anche fuori dal contesto regionale), sviluppando partnership Sviluppo sinergie di gruppo – TPER quale soggetto aggregatore della mobilità, attraverso il potenziamento delle sinergie con le società controllate e collegate Sviluppo ulteriori business / diversificazione – Presidio del mercato ferroviario passeggeri in Emilia-Romagna attraverso la partnership con Trenitalia Mantenimento dei business connessi alla sosta e al car sharing e sviluppo nel settore ferroviario merci
Quadro economico generale Difficoltà nel raggiungimento degli obiettivi aziendali per cause riconducibili al contesto esterno Adozione da parte della Regione di politiche di tariffazione non favorevoli, con conseguente riduzione dei ricavi Tagli sostanziali dei trasferimenti Stato-Regione Eventi con possibili ripercussioni negative su business / operatività del Gruppo (realizzazione piano investimenti / funzionamento aziendale, erogazione dei servizi o il raggiungimento degli obiettivi fissati con la Regione – Agenzie per la mobilità) in caso di prolungata indisponibilità di fondi	Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio] Qualità e conformità del servizio	Sociali	Monitoraggio quadro macro-economico e politico e relazioni con enti di riferimento Monitoraggio performance economiche – finanziarie e adeguamento piano industriale allo scenario di riferimento

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi strategici			
Rischio reputazionale I rischi reputazionali sono quei rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine di TPER da parte di clienti, fornitori, autorità di vigilanza a causa della diffusione all'esterno di notizie pregiudizievoli TPER gode di buona reputazione per la qualità del servizio offerto e per gli sforzi nell'implementazione di migliorie profusi TPER risulta essere esposta a questo tipo di rischi, per la natura dei servizi offerti	Etica e integrità nella condotta del business Qualità e conformità del servizio	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Sociali	TPER è attiva nel miglioramento della qualità del servizio e per garantire la sicurezza fisica dei dipendenti, dei passeggeri (e nella percezione della stessa). Presenti strutture e procedure adibite alla raccolta e gestione dei reclami e servizio assistenza clienti TPER è attiva nel miglioramento della qualità del servizio e per garantire la sicurezza fisica dei dipendenti, dei passeggeri (e nella percezione della stessa). Presenti strutture e procedure adibite alla raccolta e gestione dei reclami e servizio assistenza clienti Il presidio specifico del rischio in oggetto è rappresentato dal sistema di gestione della qualità certificato secondo lo standard UNI EN ISO 9001:2015 per quanto riguarda gli aspetti della qualità del servizio, dal sistema di gestione per la salute e sicurezza del lavoro certificato secondo lo standard UNI EN ISO 45001:2023 per quanto riguarda la sicurezza e dal sistema di gestione per la prevenzione della corruzione certificato secondo lo standard UNI ISO 37001:2016 per quanto riguarda gli aspetti reputazionali
Definizione e attuazione strategie e reattività e cambiamenti	Etica e integrità nella condotta del business Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]	Sociali	Monitoraggio e adeguamento del Piano industriale agli scenari di mercato e quadro normativo ed operativo

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi finanziari			
Tasso	Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore	Sociale	
Mercato	Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore	Sociale	Si veda rischi esterni e relativo monitoraggio quadro normativo e regolamentare
Credito Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali, oltre che da controparti finanziarie in relazione al portafoglio di attività finanziarie, ai depositi presso banche e agli apporti di capitale anche in forma di finanziamento concessi a società partecipate.	Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore	Sociale	Gestione, valutazione e monitoraggio dei rischi creditizi improntati a criteri di prudente gestione Meccanismi definiti attraverso specifiche regole di governance creditizia che da un lato ne disciplinano le relative responsabilità e dall'altro assicurano la conformità del framework sul rischio di credito al quadro regolamentare di riferimento a cui è soggetta
Liquidità Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie non siano sufficienti per far fronte alle obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e alle scadenze prestabilite	Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore	Sociale	La pianificazione economica e finanziaria rappresenta il primo strumento strategico per il controllo delle risorse da reperire ed impiegare a sostegno dell'attività aziendale. Un'adeguata gestione delle relazioni con i finanziatori garantisce la puntuale disponibilità della liquidità necessaria all'impresa TPER monitora l'equilibrio della struttura finanziaria (investimenti e circolante con mezzi propri e finanziamenti a lungo termine e finanziamenti a breve termine), identificando per le specifiche esigenze le controparti adeguate. TPER gestisce inoltre internamente e tiene monitorati gli equilibri determinati dall'attivo e dal passivo corrente patrimoniale (gestione crediti, debiti e magazzino) La gestione del rischio è effettuata in prima istanza attraverso il monitoraggio continuo dei flussi di cassa previsti e correnti e la correlazione dei profili di scadenza delle attività e delle passività finanziarie. Il rischio di liquidità è fronteggiato attraverso strumenti di monitoraggio e controllo continuo sui fabbisogni e sulle liquidità prospettiche, al fine di assicurare la tempestività dei pagamenti

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi operativi			
Fornitori Qualità dei servizi / prestazioni e sostenibilità	Valutazione e gestione catena di fornitura	Sociale Rispetto diritti umani	Procurement policy e monitoraggio catena di fornitura, anche attraverso procedure previste da sistema gestione qualità ISO 9001.
Salute e sicurezza trasporto Sicurezza Filoviaria-Ferroviaria – L'area comprende le casistiche di rischio operativo interne al Gruppo e non derivanti unicamente da cause esterne, quali: Sicurezza fisica dei mezzi e degli impianti – la prima garanzia di sicurezza è data dal buon mantenimento dei beni, cioè da una corretta e regolare manutenzione Sicurezza di circolazione degli autisti Minimizzazione dei danni da eventi esterni e dei danni accidentali ai passeggeri e ad altri cittadini	Inquinamento aria acqua suolo: rumore e vibrazioni Sicurezza della clientela Salute e sicurezza sul lavoro	Sociale Rispetto diritti umani	TPER è molto attenta all'impatto delle proprie attività e presidia i fattori di rischio correlati a ogni processo, in ottica di prevenzione e di pronto intervento su qualsiasi attività che possa avere impatto sensibile sia all'interno che verso l'esterno L'ambito della sicurezza nei trasporti è altamente e dettagliatamente normato, a livello nazionale e comunitario. Tali rischi sono pertanto mitigati in primo luogo dal set di prescrizioni fissato dagli enti regolatori, che forniscono contestualmente garanzia e supporto nello svolgimento delle attività in sicurezza, ed in secondo luogo dall'adozione di procedure e istruzioni operative adeguate TPER ha implementato processi e i controlli necessari per la compliance alla normativa esistente e per l'aggiornamento a sue future modificazioni
Persone / Risorse umane Le risorse umane con le loro competenze acquisite garantiscono l'operatività delle attività e pertanto rappresentano un "asset" aziendale che influenza in maniera significativa la capacità di operare nel medio-lungo termine	Occupazione e gestione risorse umane Formazione e sviluppo competenze Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione	Personale Rispetto diritti umani Parità di genere	Politiche gestione risorse umane – Attività di formazione e di recruiting delle figure necessarie TPER ha conseguito la certificazione UNI/PdR 125:2022, la prassi di riferimento contenente le linee guida per l'attuazione delle politiche di parità di genere nelle aziende

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi operativi			
Salute e sicurezza sul lavoro Infortuni o lesioni per il personale che opera all'interno dei depositi e delle strutture e negli uffici – impiegato nel servizio trasporto. Aggressione da parte di terzi ai danni degli accertatori	Salute e sicurezza sul lavoro	Personale Rispetto diritti umani	Il presidio del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal sistema di gestione salute e sicurezza certificato – UNI ISO 45001:2023 Gli investimenti e la formazione in ottica di prevenzione sono di fondamentale importanza per una gestione operativa indirizzata al miglioramento continuo, alla prevenzione di incidenti e al mantenimento di adeguati standard. TPER a tal fine è impegnata per garantire il pieno rispetto degli obblighi di prevenzione, in ottemperanza alle vigenti normative in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro
Processi e procedure e Sistemi IT	Privacy e sicurezza dei dati	Sociale Rispetto diritti umani	TPER ha attivato un modello organizzativo in grado di presidiare la corretta applicazione della normativa di riferimento (privacy). Costituita la funzione del Data Protection Officer. Inoltre il recepimento delle disposizioni di Legge e delle indicazioni dell'Autorità Garante della Privacy è assicurato tramite il costante aggiornamento delle normative e delle policy
Eventi accidentali interni Malfunzionamento e imprevista interruzione del servizio e/o sinistrosità / L'eventuale malfunzionamento e l'imprevista interruzione del servizio determinati da eventi accidentali e da eventi straordinari potrebbero creare danni a persone e/o cose, e avere impatto economico rilevante	Etica e integrità nella condotta del business Qualità e conformità del servizio	Sociale	Il sistema di controllo interno e i piani sono finalizzati a garantire la continuità e la sicurezza del servizio e la salvaguardia del patrimonio sociale

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi operativi			
Legale-compliance TPER opera in settore sottoposto ad una rigida regolamentazione a livello nazionale, di Unione Europea ed internazionale. Il trasporto pubblico locale è inoltre sottoposto ad una serie di normative anche a livello locale e regionale. I rischi si riferiscono alle possibili conseguenze derivanti dal mancato rispetto del complesso di norme e regolamenti a cui TPER è soggetta	Etica e integrità nella condotta del business	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Sociali	Il rispetto delle norme è parte integrante dei processi decisionali Nello specifico, TPER ha adottato un modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D. Lgs n. 231/2001, che definisce e prevede compiti, ruoli e responsabilità, con l'obiettivo di identificare e gestire potenziali conflitti o aree sensibili (Rif DNF: TPER / Il modello di controllo e le misure di contrasto alla corruzione) TPER ha inoltre ottenuto la certificazione secondo lo standard UNI ISO 37001:2016 sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione. Standard definito con l'obiettivo di supportare organizzazioni e imprese nel prevenire e contrastare fenomeni di corruzione, per lo sviluppo e il consolidamento di una cultura della trasparenza e dell'integrità Sono previste verifiche periodiche di conformità, anche rispetto alle pratiche autorizzative

Per maggiori dettagli sui rischi finanziari, oltre a quanto esposto nella presente sezione, si rimanda a quanto riportato ai fini dell'IFRS 7 nella Nota Illustrativa del Bilancio consolidato.

Il principio di precauzione – *The precautionary approach*

Introdotto nel 1992 in occasione della Conferenza sullo Sviluppo e sull'Ambiente delle Nazioni Unite (United Nations Principle 15 of The Rio Declaration on Environment and Development) nell'ambito della salvaguardia dell'ambiente e della biodiversità e recepito e utilizzato ai diversi livelli governativi e nella prassi agli ambiti inerenti alla tutela e la salute dei consumatori, il principio afferma che "al fine di proteggere l'ambiente, l'approccio precauzionale deve essere applicato dagli Stati in base alle loro capacità. In caso di minacce di danni gravi o irreversibili, la mancanza di piena certezza scientifica non deve essere utilizzata come motivo per rinviare misure efficaci in termini di costi per prevenire il degrado ambientale".

L'applicazione del principio di precauzione comporta, quale parte della strategia di gestione del rischio, una preventiva valutazione dei potenziali effetti negativi di natura ambientale e sociale che potrebbero derivare dalla presa di decisioni e/o di scelte strategiche inerenti prodotti e processi. Qualora venga identificata l'esistenza di un rischio di danno grave o irreversibile, si deve valutare l'adozione di misure adeguate ed efficaci, anche in rapporto ai benefici e costi, dirette a prevenire e/o mitigare gli impatti negativi. Il sistema di identificazione, valutazione gestione dei rischi di TPER tiene conto del principio in esame.

DNF

ETICA E INTEGRITÀ

GRI 3-3 | 205-1 | 205-2 | 205-3 | 206-1 | 207-1 | 207-2 | 207-3 | 207-4

Prevenzione della corruzione

Si rinvia a quanto riportato nei precedenti paragrafi "Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione" e "Il sistema di gestione integrato e le politiche" per le informazioni relativamente a operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione.

Si richiama inoltre che TPER ha conseguito la certificazione ISO 37001 che stabilisce i requisiti per prevenire, rilevare e rispondere alla corruzione, nonché per rispettare le leggi anticorruzione e gli impegni volontari applicabili alle attività dell'organizzazione.

Nel 2022, così come negli esercizi precedenti oggetto di rendicontazione, non si registrano episodi accertati di corruzione che abbiano coinvolto amministratori o dipendenti TPER.
Nello stesso modo non si sono verificati casi di segnalazione all'Organismo di Vigilanza rilevanti rispetto al MOGC 231.

Nel 2023:
- Non ci sono stati episodi accertati di corruzione
- Non si sono verificati episodi di non conformità con leggi e normative in materia ambientale sociale ed economica e di episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi.

In merito al tema delle politiche e procedure anticorruzione si ritiene che un contributo fondamentale sia dato dalla formazione sui temi anticorruzione e trasparenza di cui al D. Lgs n. 231/2001, L. 190/2012 e Standard ISO 37001.

Il programma di formazione in tema di prevenzione della corruzione viene gestito tenendo conto dei seguenti obiettivi:
- Individuare i soggetti cui viene erogata la formazione in tema di anticorruzione
- Individuare i contenuti della formazione in tema di anticorruzione
- Indicare i canali e gli strumenti di erogazione della formazione in tema di anticorruzione
- Quantificare ore/giornate dedicate alla formazione in tema di anticorruzione.

Il piano della formazione per i fini di cui alla Legge 190/2012 (come integrazione del percorso di formazione stabilito sul MOG 231) si pone i seguenti obiettivi:
- Realizzare iniziative formative per tutti i soggetti interessati sui temi dell'etica e della legalità, in particolare relativamente al contenuto del Codice Etico e del Codice disciplinare sulla base dell'esame di casi concreti;
- Realizzare iniziative di formazione specialistiche per i dirigenti/referenti di area, con particolare riguardo ai profili di responsabilità, di promozione della trasparenza e di prevenzione della corruzione, tenuto conto dell'oggetto e degli obiettivi del presente Protocollo.

Le attività sono documentate mediante registro presenze, slides formative proiettate in occasione deli corsi, test di valutazione.

La formazione è rivolta ai dirigenti, ai quadri e in particolare ai dipendenti che operano nelle aree potenzialmente più esposte a rischio.

Anche i membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale sono coinvolti nella definizione aggiornamento e approvazione di policy in materia di legalità e anticorruzione e sono tenuti periodicamente aggiornati sui temi.

Sul tema nel 2023 sono state erogate 1.246 ore di formazione, distribuite tra tutti i livelli aziendali.

Ore totali formazione legalità (anticorruzione, trasparenza)	**Donne**	**Uomini**	**Totale**
Dirigenti	9	38	47
Quadri	78	286	364
Impiegati	391	311	702
Operai	20	83	103
Apprendisti	6	24	30
Totale	**504**	**742**	**1.246**

La formazione e informazione avviene con la collaborazione dell'Organismo di Vigilanza in collaborazione con la Funzione compliance per la parte sulla certificazione ISO 37001 (anticorruzione).

Di seguito si riporta il numero dei dipendenti formati in materia di legalità e le percentuali sul totale dei dipendenti.

Numero dipendenti formati legalità	**Donne**	**Uomini**	**Totale**	**% sul totale**
Dirigenti	1	8	9	90%
Quadri	10	33	43	83%
Impiegati	83	77	160	59%
Operai	8	39	47	3%
Apprendisti	3	12	15	9%
Totale	**105**	**169**	**274**	**12%**

Comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche

Alla data del presente documento non sono in essere azioni legali in materia di comportamento anticoncorrenziale e violazioni delle normative antitrust, così come non sono state chiuse nel corso del 2023 pratiche della stessa natura.

Trasparenza fiscale

Approccio alla fiscalità

L'approccio alla fiscalità è conforme al rigoroso rispetto delle norme. In ragione della natura e area geografica di attività TPER non adotta una specifica strategia fiscale. In nessun caso TPER persegue o realizza il proprio interesse in violazione di Leggi fiscali. L'obiettivo è quello di adempiere ai propri obblighi fiscali (sia formali sia sostanziali) in modo completo, corretto e tempestivo, per minimizzare i rischi fiscali connessi all'applicazione delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di imposte vigenti, anche in relazione alle fattispecie per le quali sussistano eventuali dubbi interpretativi.

Governance fiscale, controllo e gestione del rischio
TPER ha esposizione non significativa a rischi di natura fiscale. Vengono adottate scelte e interpretazioni fiscali ragionevoli, fondate e motivate. TPER è soggetta a vigilanza da parte del Collegio Sindacale e controllo da parte di Società di revisione indipendente.

Relazioni con le autorità fiscali (stakeholder)
TPER garantisce l'osservanza alle disposizioni di Legge applicabili, dei principi di trasparenza, onestà e correttezza nei rapporti con le autorità fiscali (Agenzia delle Entrate, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza). La gestione dei rapporti con queste ultime sono riservate esclusivamente alle funzioni aziendali a ciò preposte, secondo un approccio basato su relazioni aperte e costruttive.

Informazioni e dati di natura fiscale
TPER opera esclusivamente sul territorio italiano come giurisdizione fiscale. Per le informazioni quantitative in materia di imposte e relativi approfondimenti si rinvia al Bilancio consolidato.

Tutela della privacy e cyber security

GRI 3-3 | 418-1

Durante l'ultima parte del 2022 e la prima metà del 2023 si è verificata una notevole escalation degli attacchi alla sicurezza informatica, stabilendo nuovi parametri di riferimento sia nella varietà che nel numero di incidenti, nonché nelle loro conseguenze. Le guerre in corso sono fattori significativi che modellano il panorama della sicurezza informatica.

In materia di tutela dei dati personali, TPER ha attivato un modello organizzativo in grado di presidiare la corretta applicazione della normativa di riferimento. Fin dall'entrata in vigore del Regolamento UE 2016/679 è stata infatti costituita la funzione del Data Protection Officer. Inoltre il recepimento delle disposizioni di Legge e delle indicazioni dell'Autorità Garante per la protezione dei dati personali è assicurato tramite il costante aggiornamento delle policy interne.

Nel 2023 è proseguita l'attività di adeguamento di policy e procedure, tra cui quelle che definiscono gli adempimenti in materia di data breach e quelle che regolano la gestione delle richieste degli interessati relative all'esercizio dei loro diritti in materia di protezione dei dati personali, oltre all'attività continua di formazione ad hoc sul trattamento dei dati personali, con particolare riguardo al personale neoassunto e a settori particolari quali call center ed accertatori della sosta.

In particolare, nel maggio del 2023 a seguito una revisione del funzionigramma della Società, è stata designata una figura di garanzia e di supporto al coordinamento di tutti i soggetti coinvolti nel trattamento di dati personali all'interno dell'organizzazione.

In data 21 giugno 2023 è stato approvato il Modello Organizzativo Privacy (MOP) con il quale viene definita la politica aziendale per il trattamento dei dati personali. Scopo del documento è definire il modello organizzativo per la gestione degli adempimenti in materia di protezione dei dati e degli interessati, avendo come riferimento il Regolamento UE 2016/679 sulla protezione dei dati personali, il vigente D. Lgs n. 196/2003, e i provvedimenti emanati nel tempo dal Garante per la protezione dei dati personali.

In particolare, il documento regolamenta:
- I ruoli e le responsabilità assegnate ai vari livelli gestionali, di controllo e operativi, al fine di garantire la corretta tenuta del predetto modello e, di conseguenza, la conformità alla normativa di riferimento

- Le modalità per il rilascio delle necessarie istruzioni ai soggetti autorizzati, ai vari livelli, al trattamento dei dati personali
- Gli strumenti per il monitoraggio e controllo del sistema, al fine di garantire il miglioramento continuo dello stesso e il mantenimento della conformità alla normativa vigente.

Sono state quindi attuate le azioni necessarie per assicurare l'attuazione, nei processi interni, delle disposizioni in materia di diritto di accesso degli interessati (finalizzate ad esempio a conoscere i dati personali trattati da TPER o ad esercitare altri diritti) e dell'Autorità Garante per la protezione dei dati personali (Richieste ed Ispezione).

È stato inoltre rivisto e aggiornato il Registro delle Attività di trattamento dei dati personali per migliorare ulteriormente la sua compliance alle disposizioni del GDPR, per indirizzare i requisiti dei Sistemi Informativi, nonché per individuare eventuali aree di miglioramento e gestire i relativi piani di azione.

Nel 2023 si è registrato un data breach (cartaceo) relativo al ritrovamento di un sacco della spazzatura abbandonato contenente documenti in chiaro, riconducibili all'attività della biglietteria TPER. Il data breach è stato prontamente segnalato e gestito con la procedura vigente. Il rischio è stato mitigato dotando le biglietterie di appositi distruggi documenti e procedendo a una revisione delle istruzioni operative al responsabile del trattamento dei dati nominato per la gestione delle biglietterie.

A luglio 2023 è stata pubblicata la nuova procedura per la segnalazione di illeciti – Whistleblowing. Possono effettuare le segnalazioni i componenti degli Organi Sociali di TPER (Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale), gli azionisti e in genere i soggetti con funzione di direzione, controllo, vigilanza o rappresentanza della Società; i dirigenti ed il personale dipendente della Società; i collaboratori, lavoratori autonomi, liberi professionisti, consulenti che prestano la propria attività presso la Società; i volontari e i tirocinanti che prestano la propria attività presso la Società ed i soggetti esterni alla Società (come, ad esempio, i fornitori, i clienti e/o i business partner, gli stakeholders in generale).

Si segnala che nel 2021 il Garante ha richiesto informazioni specifiche sull'utilizzo di un modulo per la sottoscrizione degli abbonamenti al servizio di trasporto pubblico locale, da cui è partita un'istruttoria cui TPER ha dato seguito nel corso del 2022 con specifici chiarimenti ed argomentazioni. A gennaio 2023 l'Autorità ha comunicato l'avvio del procedimento ai sensi dell'art. 166, comma 5, del Codice in materia di protezione dei dati personali DRP/ML/157715. Nel mese di febbraio TPER ha inviato i propri scritti difensivi. La sentenza è pervenuta nel 2024 prevedendo una sanzione a carico di TPER per un importo sostenuto pari a 25mila euro.

Catena di fornitura

GRI 3-3 | 308-1 | 414-1 | 2-6

I fornitori sono parte fondamentale del processo produttivo e TPER agisce nei loro confronti con trasparenza e valorizzando ove possibile il contributo tecnico e innovativo.

I principi generali dei rapporti con i fornitori sono regolati in primo luogo dal Codice Etico e una Politica per la Prevenzione della Corruzione, che TPER porta a conoscenza dei fornitori, attraverso le iniziative previste nel programma di comunicazione e diffusione dei medesimi. Le violazioni dei principi generali del Codice da parte dei fornitori comportano la facoltà di azionare clausole risolutive espresse inserite nei singoli contratti di fornitura insieme alla prestazione di specifiche dichiarazioni in ordine alla conoscenza dei principi contenuti nel Codice e all'assunzione dell'obbligo di rispettare tali principi.

In quanto Impresa Pubblica operante nei settori speciali, TPER applica le norme nazionali di riferimento (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture) per gli acquisti connessi alle attività svolte e presidia le strategie di acquisto e la relazione con la catena di fornitura. TPER ha inoltre predisposto un Regolamento per disciplinare le modalità di acquisto di lavori, forniture e servizi di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria oltre che un sistema di deleghe e procedure documentato e proporzionato al valore degli acquisti da effettuare.

Le procedure di selezione prevedono la pubblicità degli avvisi e l'informazione sull'esito della procedura. I regimi di pubblicità dipendono da importi e natura dell'appalto e, nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie, le procedure sono improntate a criteri di snellezza per rispettare principi di economicità, efficacia ed efficienza.

La selezione dei fornitori avviene quindi tramite procedure chiare e certe, basate su criteri oggettivi quali la qualità dei prodotti e dei servizi offerti e la competitività della proposta, prestando attenzione a remunerare equamente le prestazioni richieste. Nel valutare l'aggiudicazione degli appalti TPER adotta due criteri:

- L'aggiudicazione al massimo ribasso – utilizzata nei casi in cui l'impresa fornisca in modo dettagliato le specifiche tecniche del bene o servizio da acquistare, e valuta in questo caso l'offerta a minore impatto economico
- L'aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa – utilizzata nei casi in cui l'attenzione dell'azienda è focalizzata sul contributo tecnico che il fornitore può offrire. In questo caso si definiscono in primo luogo i requisiti di competenza che le aziende devono avere per poter partecipare; successivamente si prendono in considerazione gli aspetti tecnici dell'offerta, mentre il contenuto economico è l'ultimo aspetto ad essere valutato.

Il secondo approccio risulta preferito in tutti i casi in cui si ritiene che un apporto specialistico del fornitore possa portare valore aggiunto all'Azienda.

Al di sotto delle soglie segnalate il regolamento prevede di applicare procedure di affidamento semplificate in relazione al modesto valore del contratto che prevede l'interpello di almeno tre oppure cinque imprese.

Una peculiarità dell'attività di TPER in materia è determinata dalle procedure di acquisto dei carburanti, che rappresentano la voce più rilevante dei costi per forniture. A inizio di ogni anno si esegue una fase di prequalifica dei fornitori, che permette anche a nuovi operatori di avviare una collaborazione con TPER. I fornitori qualificati sono quelli a cui si rivolge l'azienda per fare le proprie richieste di offerta, che in questo ambito sono quasi giornaliere, per adattarsi ai continui cambiamenti del prezzo del carburante. Le proposte dei fornitori arrivano il giorno dopo la richiesta e la fornitura viene attivata il giorno ancora successivo con il fornitore prescelto in base alla convenienza economica.

Nel processo di scelta dei mezzi da acquistare da diversi anni TPER adotta una logica "life cycle costing", che consente di pianificare consapevolmente gli investimenti e l'utilizzo delle risorse nel lungo periodo, con particolare attenzione ai pezzi di ricambio dei veicoli.
L'impegno della Funzione Gare e Qualificazione Fornitori è attualmente rivolto alla strutturazione di un albo dei fornitori con il quale mettere a sistema le informazioni e supportare la fase di qualificazione degli stessi.

TPER aderisce a Intercent-ER, l'Agenzia regionale per lo sviluppo dei mercati telematici che svolge un ruolo di centrale di acquisto.

Nel caso di alcuni specifici investimenti, finanziati con risorse pubbliche, TPER ha assunto un ruolo di "centrale di acquisto" rispetto ad altre aziende del TPL del territorio. Nello

specifico, TPER ha coordinato l'acquisto di nuovo materiale rotabile anche per le società di trasporto degli altri bacini dell'Emilia-Romagna.

Con specifico riferimento agli aspetti di carattere sociale ed ambientale, si chiede espressamente ai fornitori di aderire al Codice Etico di TPER.

All'interno della supply chain di TPER non risultano casi di fornitori con significative problematiche in materia di libertà di associazione sindacale, lavoro minorile, condizioni di lavoro forzato, mancato rispetto dei diritti umani.

Inoltre, TPER ha adottato un sistema per la prevenzione della corruzione conforme alla norma UNI ISO 37001:2016, certificato da un ente terzo accreditato, che definisce dei criteri per applicare della due diligence dei principali soci in affari e dei fornitori.

Dal 2018 è stato implementato un sistema per lo svolgimento delle Gare Elettroniche mediante l'utilizzo dell'Albo Operatori Economici. Nello specifico è stato pubblicato il Portale Appalti per la costituzione dell'albo operatori per Lavori, Servizi e Forniture e sono state attivate le procedure di gestione delle Gare Elettroniche. Tale piattaforma fornisce anche il servizio per la pubblicazione degli affidamenti in conformità alla L. n. 190/2012 sul portale internet di TPER e genera il file in formato xml per la dichiarazione annuale verso ANAC. Tali procedure si applicano alla totalità dei fornitori del Gruppo TPER.

Con riferimento alla tipologia di fornitori, TPER ordinariamente acquista beni e servizi, mentre lato investimenti la fornitura riguarda materiale rotabile o opere strutturali / infrastrutturali.

A seconda della specifica fornitura o del servizio acquistato, il rapporto contrattuale è di breve o lungo termine, basato su progetto o no, continuativo o occasionale, sempre nel rispetto delle norme e dei regolamenti interni aziendali.

Le caratteristiche specifiche degli approvvigionamenti variano anche esse a seconda delle caratteristiche dei beni o servizi acquistati.

Con riferimento al valore dei pagamenti e alle regioni geografiche di origine si rimanda al capitolo dell'analisi del valore esteso.

Con riferimento al tema della valutazione ambientale dei fornitori, TPER sta avviando un sistema che possa consentire, in futuro, di individuare la quota percentuale e il numero di fornitori valutati secondo criteri ambientali, definendo gli impatti effettivi e potenziali e le possibili azioni di miglioramento. Al momento l'Azienda non è dotata di procedure e strumenti in grado di esplicitare tali informazioni.

Anche con riferimento alla valutazione sociale dei fornitori TPER sta avviando un percorso di misurazione, con l'obiettivo di individuare la quota percentuale e il numero di fornitori valutati secondo criteri sociali, stabilendo gli impatti effettivi e potenziali e le possibili azioni di miglioramento. Al momento l'azienda chiede a tutti i fornitori di aderire al Codice Etico, nel quale sono indicati i principali diritti umani e aspetti sociali cui aderire.

Analoghi criteri sono applicati in sede di gara per l'affidamento di servizi o lavori o per l'acquisto di materie.

DNF
CLIENTI

Qualità e conformità dei servizi

GRI 3-3 | 417-1 | 417-2 | 417-3

Un servizio di qualità per il trasporto pubblico locale è composto da diversi aspetti, cui TPER presta costante attenzione e su cui investe per operare nel rispetto degli standard qualitativi presentati nella Carta dei Servizi, compatibilmente con l'obiettivo di sostenibilità economica. È necessario occuparsi non solo di garantire il rispetto della qualità prevista negli standard di servizio, come concordati con le Agenzie della mobilità in base ai contratti di servizio sottoscritti e vigenti, ma occuparsi anche della qualità percepita dagli utenti, misurando l'apprezzamento e la soddisfazione attraverso indagini di customer satisfaction o di mistery client.

Per garantire massima visibilità alla qualità dei servizi prevista, TPER provvede annualmente all'aggiornamento della Carta dei Servizi, in cui sono indicati agli utenti i propri diritti e servizi minimi garantiti. Attraverso le indagini invece viene monitorata la qualità effettivamente percepita con riferimento ad aspetti come il confort dei mezzi, la regolarità, la puntualità, l'accessibilità al servizio, la trasparenza e completezza delle informazioni fornite.

Carta dei Servizi
La Carta dei Servizi è il mezzo attraverso il quale qualsiasi soggetto che eroga un servizio pubblico individua gli standard della propria prestazione, dichiarando i propri obiettivi e riconoscendo specifici diritti in capo al cittadino-utente. La Carta supporta così la qualità dei servizi, favorendo una maggiore partecipazione dei destinatari. La Carta dei servizi di TPER è stata redatta ai sensi dell'art. 16 della Costituzione, tenendo conto delle norme nazionali e dei principi stabiliti dalla Carta verde europea.

I principi cui deve uniformarsi l'erogazione dei servizi pubblici e su cui la Carta deve fornire informazione sono quelli di:
- Eguaglianza dei diritti degli utenti
- Imparzialità dei soggetti erogatori
- Continuità del servizio erogato
- Partecipazione degli utenti
- Efficienza ed efficacia del servizio.

Gli impegni esplicitati nella Carta dei Servizi sono determinati in parte significativa dai contenuti individuati dal contratto di servizio tra l'Ente concessionario e il soggetto gestore, che definisce le linee guida e le caratteristiche del servizio pubblico. L'obiettivo di TPER è strutturare la Carta dei Servizi sempre di più come uno strumento di relazione con gli utenti e la collettività, in modo da attivare un confronto ed una comunicazione permanente.

Comunicazione, informazione, ascolto
TPER si è impegnata in questi anni ad arricchire i canali di ascolto e informazione verso gli utenti, in particolare con la strutturazione di canali digitali che consentano di raggiungere gli utenti in modo diffuso e tempestivo.

Come ricordato nei paragrafi precedenti, con MUVER e ROGER è infatti possibile ottenere informazioni sui servizi, oltre che gestire l'acquisto e la validazione di titoli di viaggio di tutte le aziende di mobilità della regione. In modo particolare ROGER è l'applicazione MaaS in cui convergono molti dei vari servizi messi a disposizione dalle aziende di trasporto del territorio, tra cui il calcolo del percorso.

TPER mette a disposizione sul proprio sito gli open data, che possono essere utilizzati liberamente per lo sviluppo di applicazioni. Tutte le informazioni sono consultabili anche su smartphone utilizzando diverse App reperibili sul sito aziendale e utilizzabili in ambiente Apple e Android.

Il servizio Hellobus è disponibile a tutte le fermate e permette agli utenti che ne fanno richiesta di ricevere informazioni via sms sui tempi di arrivo del bus e sul livello di accessibilità del mezzo che sta per giungere alla propria fermata.

Customer satisfaction
Il voto complessivo al servizio TPER è pari a 6,91 per il servizio urbano di Bologna, 6,74 per il servizio suburbano/extraurbano di Bologna, 6,84 per il servizio a Imola, 7,02 per il servizio urbano di Ferrara e 7,01 per il servizio extraurbano di Ferrara.

I servizi più apprezzati riguardano cortesia, educazione e aspetto dl personale, condotta di guida degli autisti, funzionamento dei mezzi e delle strutture a bordo.

Meccanismi di reclamo
In caso di reclami, TPER si impegna a fornire una risposta entro 30 giorni, coinvolgendo i referenti aziendali interessati in base allo specifico tema, per fornire le informazioni più corrette, ma anche per definire gli interventi necessari.

TPER registra come segnalazione ogni interazione con gli utenti. Il dato delle segnalazioni risente pertanto che per ogni utente e specifico fatto segnalato possono anche esserci più scambi. Si riporta pertanto anche il dato degli utenti singoli che effettuano segnalazioni.

Segnalazioni	2021	2022	2023
Totale segnalazioni	**7.664**	**8.106**	**10.317**
Utenti singoli	**5.666**	**6.200**	**7.752**
Di cui			
Totale reclamo automobilistico	**4.468**	**5.453**	**7.239**
Totale segnalazioni Grande e Salta Su	**1.830**	**1.047**	**1.298**
Totale reclami Covid-19	**293**	**13**	**2**
Totale reclami People Mover	**711**	**1593**	**1.778**
In particolare relativi a			
Servizio			
Frequenza o orario non rispettato	**508**	**879**	**2.506**
Corsa non effettuata	**352**	**425**	**437**

Segnalazioni	2021	2022	2023
Personale			
Personale scortese	242	286	268
Guida scorretta	758	398	352
Fermata non effettuata	357	304	161
Lotta all'evasione	1	9	30
Validazione obbligatoria	1	6	8
Segnalazione positiva	6	5	1
Tempi medi di risposta ai reclami	10	13	10

Le segnalazioni complessive nel 2023 sono state 10.317, per un totale di 7.752 utenti. Gli effettivi reclami nel settore automobilistico sono 7.239.

Nel 2023 hanno avuto un importante impatto sui reclami le limitazioni e le modifiche alla circolazione derivanti dalla messa in sicurezza della Torre Garisenda e dai numerosi cantieri avviati in città, anche per la realizzazione delle infrastrutture per il TRAM. Sul numero dei reclami pesa inoltre il sistema di conteggio, che prevede di identificare come segnalazione ogni scambio con l'utenza.

Le segnalazioni riguardano principalmente il servizio (frequenza delle corse e rispetto degli orari). In alcuni casi viene segnalata anche la condotta del personale, in termini di cortesia, correttezza nella guida, effettuazione delle fermate.

Il tempo medio di risposta è di 10 giorni. Sono state evase il 92% delle segnalazioni ricevute nell'anno, prevalentemente per email (95% delle segnalazioni evase), per il resto telefonicamente e in pochi casi per posta ordinaria.

Informazioni
Non si sono riscontrati nel 2023 (così come nei precedenti periodi oggetto di rendicontazione) episodi di non conformità con le normative e/o i codici di autoregolamentazione in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi o riguardanti comunicazioni di marketing.

Salute e sicurezza della clientela

GRI 3-3 | 416-1 | 416-2

La sicurezza degli utenti del trasporto pubblico è garantita sia da una serie di procedure che consentono la riduzione dei tempi di pronto intervento/soccorso, sia dai notevoli investimenti in dotazioni tecnologiche, effettuati già a partire dalla metà degli anni '90. In particolare, il sistema di telecontrollo (AVM – Automatic Vehicle Monitoring), esteso all'intera flotta aziendale, consente il monitoraggio dei mezzi in servizio e la comunicazione fra Centrale Operativa ed autisti tramite il sistema radio di bordo. Per quanto concerne la gestione delle flotte di veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea, le funzionalità di questo sistema consentono l'ottimizzazione dei servizi in caso di eventi perturbanti, ga-

rantendo una visione di insieme delle reali condizioni d'esercizio, una migliore definizione delle strategie di eventuali interventi regolatori, la possibilità della centrale operativa di comunicare ai singoli bus o a gruppi di veicoli le conseguenti istruzioni operative. Allo stesso modo, il sistema permette la migliore prevenzione e gestione delle avarie meccaniche ai veicoli in servizio. Il sistema consente inoltre la raccolta automatica di dati preziosi per la pianificazione dei servizi.

Continua il progetto di TPER di dotare gli autobus urbani di una videocamera con microfono, integrata nel sistema di telecontrollo e posta nella zona del posto guida che, attivata dal conducente in caso di emergenza, consentono agli Operatori di Centrale Operativa di vedere e sentire in tempo reale cosa sta accadendo a bordo bus. Gli Operatori di Centrale possono quindi in tempi minimi valutare la situazione, inviare personale di supporto o richiedere l'intervento alle Forze dell'Ordine.

A supporto della sicurezza a bordo mezzi è inoltre istallato un sistema di dispositivi di ripresa video esterna e interna all'autobus in caso, ad esempio, di incidenti con altri veicoli, in grado di attivarsi sia in modo automatico (collisioni, brusche frenate, ecc.) che manuale. Il dispositivo permette la registrazione, della durata di qualche decina di secondi prima e dopo l'evento che ne ha provocato l'attivazione, di immagini relative alla zona immediatamente di fronte al bus e di buona parte della parte anteriore interna al bus, utili per ricostruire sia la possibile dinamica dei sinistri stradali che gli effetti degli stessi sui passeggeri.

TPER ha infine sottoscritto con la Prefettura ed il Comune di Bologna un Protocollo d'intesa in materia di sicurezza del personale in servizio e degli utenti dei mezzi di trasporto pubblico, in base al quale l'Azienda si è impegnata a dotare gli autobus di futura immatricolazione della componentistica necessaria all'installazione di sistemi di videosorveglianza (cablaggi, nuove predisposizioni tecnologiche) che consentano la ripresa di immagini ad alta definizione relative all'intera zona del veicolo destinata ai passeggeri. I piani di investimento di TPER comprendono la fornitura della componentistica di bordo per dotare progressivamente l'intero parco mezzi del sistema di videosorveglianza. La raccolta ed il trattamento delle immagini viene effettuato nel rispetto della vigente normativa sulla privacy.

Sulla base del medesimo Protocollo d'Intesa, la Prefettura ed il Comune di Bologna hanno deciso uno specifico impegno per il coordinamento tra Forze di Polizia (Polizia di Stato e Carabinieri) e Polizia Locale per un utilizzo ottimale delle risorse finalizzato alla predisposizione di servizi straordinari di controllo sia per garantire la sicurezza del personale e degli utenti dei mezzi pubblici, sia per contrastare la commissione di quei reati che più frequentemente sono indicati come tipici dei servizi di trasporto collettivo (borseggi, aggressioni, molestie), sia infine per prevenire episodi di aggressione verbale e fisica ai danni di verificatori e autisti.

Un identico Protocollo di Intesa è stato sottoscritto, relativamente al bacino ferrarese, con la Prefettura ed il Comune di Ferrara.

Gli impatti sulla salute e sicurezza dei clienti sono molto importanti per TPER, con particolare riferimento al servizio di trasporto passeggeri, nell'ottica del miglioramento continuo.

Per l'anno 2023 non risultano evidenze relative a casi di non conformità con le normative e/o codici di autoregolamentazione riguardanti gli impatti sulla salute e sulla sicurezza. Nel periodo di riferimento (2023) non sono stati avviati procedimenti verso la Società riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza derivanti dai servizi di trasporto resi a clienti.

Diversità e inclusione clienti – Carriera Alias

TPER ha adottato un Regolamento con la finalità di disciplinare il rilascio di abbonamenti nominativi e verificabili alle persone che, sulla base di autodichiarazioni, intendano adottare il proprio genere e nome elettivo in integrale automatica sostituzione del genere e/o nome anagrafico.

Il Regolamento ha ad oggetto la disciplina dell'attivazione e della gestione della Carriera Alias. La Carriera Alias consiste nell'assegnare alla persona interessata una identità aggiuntiva rispetto al dato anagrafico valida nell'ambito dei rapporti contrattuali con Tper, limitatamente all'emissione/rinnovo dell'abbonamento Mi Muovo e, in particolare, all'indicazione di tale "identità" sulla tessera stessa.

In questo caso si prevede di riportare solo il nome di elezione sulle tessere di abbonamento, allo scopo di eliminare situazioni di disagio e forme di discriminazioni legate al sesso, all'orientamento sessuale e all'identità di genere. A tal fine è stata quindi disciplinata la procedura amministrativa che prevede la possibilità di acquisire una "identità alias", ovvero utilizzare un nome differente da quello risultante dall'anagrafica di TPER, esclusivamente ai fini del rilascio/rinnovo dell'abbonamento al trasporto pubblico locale.

DNF
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

I fenomeni di mobilità incidono su tutti gli aspetti delle attività umane, dalla residenza, al lavoro e al tempo libero. Il trasporto di merci e persone rappresenta un settore industriale cruciale per l'economia e presenta significativi impatti anche in termini di sostenibilità, considerato l'elevato assorbimento di energia, tuttora in parte proveniente da fonti fossili.

Per perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale, soprattutto nell'ottica della riduzione delle emissioni, il settore va ripensato dal punto di vista industriale (tipologia di energia utilizzata, efficienza) ma anche culturale, soprattutto nell'ottica del mix modale utilizzato. In questo senso, lo sforzo dei policy maker nelle politiche pubbliche, ma anche delle persone, deve andare verso la riduzione dell'uso di mezzi privati, privilegiando mezzi del trasporto pubblico o veicoli in sharing.

Nello specifico settore del trasporto di persone, TPER intende fornire il proprio contributo nell'importante e ormai urgente percorso verso la sostenibilità ambientale proprio in quest'ottica: da una parte privilegiare tecnologie più pulite e perseguire l'innovazione, dall'altro fornire un'alternativa di qualità al mezzo privato.

Qualità ed efficienza del servizio

GRI 3-3

Il miglioramento della qualità ed efficienza del servizio rappresenta un elemento strategico per incentivare la scelta del trasporto collettivo e condiviso rispetto a quello individuale privato alimentato da fonti fossili. TPER si impegna a garantire pulizia, puntualità e una frequenza congrua rispetto alle specifiche tratte.

L'utilizzo dell'innovazione nelle modalità di acquisto dei titoli di viaggio e le campagne di promozione e informazione sul servizio hanno l'ulteriore scopo di far conoscere e incentivare l'utilizzo di soluzioni di trasporto meno inquinante. Attraverso le indagini di qualità e la più spinta misurazione degli accessi è possibile progettare ed erogare un servizio ef-

fettivamente orientato al consumatore e ai suoi bisogni, con l'obiettivo non solo di fornire un servizio di qualità ai clienti abituali, ma anche di acquisire nuovi clienti fra le persone che al momento non utilizzano abitualmente il servizio collettivo o condiviso come scelta ottimale. Attraverso l'utilizzo capillare di mezzi pubblici o condivisi, TPER ritiene di poter fornire il proprio contributo alla riduzione del traffico e della congestione stradale e al miglioramento complessivo della viabilità e della vivibilità delle città.

Impatto ambientale – I mezzi

GRI 3-3

L'obiettivo di riduzione dell'impatto ambientale dei mezzi viene perseguito da TPER principalmente attraverso il percorso di rinnovo del proprio parco veicolare, l'acquisto di nuovi mezzi e l'utilizzo di fonti energetiche meno inquinanti, come l'energia elettrica o il metano (in particolare LNG, che può essere sostituito da biometano nell'ottica dell'economia circolare). La sostituzione dei mezzi più obsoleti con nuovi veicoli inoltre consente un minore consumo di carburante/energia e minori emissioni climalteranti e dannose per la salute umana.

Dall'analisi di impatto dei rumori prodotti da TPER si può verificare il rispetto complessivo dei limiti previsti dalla Legge, in particolare a seguito degli investimenti per il rinnovo del parco mezzi degli ultimi anni.

Sostenibilità ambientale ed economia circolare

GRI 3-3

Dal 2019 il Gruppo TPER e Gruppo Hera hanno avviato un progetto di economia circolare. Si tratta nello specifico della produzione e utilizzo da parte di TPER del biometano prodotto nell'impianto del Gruppo Hera a S. Agata Bolognese. Il biometano prodotto in questo impianto è un combustile rinnovabile al 100%, generato grazie al trattamento di rifiuti organici prodotti dall'Aeroporto Marconi di Bologna. L'impianto, a regime, consente di produrre e immettere in rete 7,5 milioni di metri cubi di biometano all'anno (oltre a 20 mila tonnellate di compost di qualità da destinarsi principalmente all'agricoltura), per un risparmio equivalente a 6.000 tonnellate di petrolio.

Dal 2022 il progetto ha coinvolto anche l'Aeroporto Marconi di Bologna, che contribuisce alla produzione di biometano conferendo tutti i rifiuti organici prodotti dalle attività commerciali all'interno dell'aeroporto stesso.

Questo processo circolare, che parte dallo sforzo per la corretta raccolta differenziata e arriva a fornire al territorio un combustibile rinnovabile, è destinato a una filiera trasparente e certificata.

Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni

GRI 302-1 | 302-2 | 302-3 | 302-1 | 305-1 | 305-2 | 305-3 | 305-4 | 305-5

La transizione ecologica è una priorità strategica dell'Unione Europea che, con il Green Deal, il Next Generation EU e la recente proposta relativa al pacchetto di riforme "Fit for 55", vuole diventare la prima grande area geopolitica del mondo a impatto climatico zero al 2050.

Già dal Libro Verde del 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" si individuano le cinque sfide da affrontare per risolvere le criticità dei sistemi di trasporto dei centri ur-

bani, e in particolare il tema della fluidificazione del traffico, del miglioramento della qualità dell'aria, gli incentivi alla diffusione della Smart Mobility, l'incremento dell'accessibilità e la riduzione dell'incidentalità stradale.

Il successivo Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) prevede 20 azioni specifiche orientate alla creazione di un efficiente sistema di trasporti e al rafforzamento della coesione sociale.

Si tratta di obiettivi e azioni di fatto confermati dal Libro Bianco della Commissione Europea del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", nel quale si definisce la strategia europea per i trasporti al 2050, in particolare con riferimento all'uso di carburanti sostenibili e alle emissioni dannose per l'ambiente (in termini di riscaldamento globale e inquinamento) e per la salute umana.

Per contrastare i pericolosi cambiamenti climatici i leader dell'Unione Europea hanno poi adottato nell'ottobre 2014 il Quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima che pone come obiettivo vincolante la riduzione di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990 delle emissioni di CO2 entro il 2030.

Questo obiettivo rientra anche nell'impegno sottoscritto dall'UE con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici. L'Accordo di Parigi in particolare individua i target e le scadenze da rispettare in termini di riduzioni delle emissioni inquinanti al fine di conseguire gli obiettivi per la tutela del clima.

La crisi climatica è infatti una grande sfida a tutti i livelli. Per garantire un monitoraggio e miglioramento dei cambiamenti climatici è necessario un forte coordinamento delle politiche internazionali, nazionali e locali, un cambiamento negli stili di vita di ampie fasce della popolazione, un approccio industriale improntato alla sostenibilità.

In questo percorso i sistemi di mobilità rivestono un ruolo cruciale, considerando il notevole impatto del settore sull'utilizzo di energia da fonti fossili e sulle emissioni e tenendo conto che nel mix modale la maggior parte dell'impatto sull'ambiente e sul clima deriva dal trasporto privato.

L'Italia, in coerenza con le policy internazionali, si è impegnata a mantenere l'incremento di temperatura sotto i due gradi rispetto ai livelli pre-industriali (che implica una riduzione delle emissioni del 55% nel 2030, rispetto al 1990, e il raggiungimento delle zero emissioni nette nel 2050). Considerando tuttavia lo scenario tendenziale, l'attuale applicazione delle policy porta a un incremento della temperatura media globale poco sotto i 3 gradi. Per passare dallo scenario tendenziale allo scenario obiettivo sono necessarie misure e politiche di mitigazione, mentre misure di adattamento dovranno far fronte ai danni climatici che non potranno essere evitati.

In questa situazione è di estrema importanza definire obiettivi connessi all'ottimizzazione del trasporto, principalmente riducendo la mobilità veicolare privata e incentivando scelte alternative di mobilità condivisa o collettiva. Per questa ragione è importante promuovere il miglioramento dell'efficienza e della sicurezza, garantire l'utilizzo di modalità più sostenibili, potenziare il trasporto collettivo su ferro e gomma, rinnovare il parco circolante, sviluppare l'innovazione tecnologica, lo sviluppo della logistica e una nuova cultura del movimento.

Considerato il notevole impatto del trasporto sull'ambiente e sulla qualità della vita delle persone, si rende necessario perseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, che da un lato consenta al cittadino di spostarsi liberamente e comodamente, dall'altro riduca l'impatto negativo del traffico privato, principalmente con riferimento alle quantità di gas nocivi che il parco veicolare emette in atmosfera.

Il potenziamento del trasporto pubblico rappresenta un'importante strada da perseguire, in particolare nelle città di medie e grandi dimensioni, dove l'elevata densità di popolazione renderebbe impossibile consentire a tutti i cittadini di usufruire dei mezzi propri di trasporto.

Con l'aumento di efficienza dei veicoli, l'evoluzione della tecnologia ed il miglioramento delle infrastrutture stradali (riduzione della congestione) è possibile infatti ottenere un notevole calo delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto stradale. Il ricorso a mezzi che utilizzano tecnologie e sistemi di trazione meno inquinanti (veicoli elettrici, ibridi e a metano) garantisce un deciso abbassamento delle emissioni atmosferiche, del rumore generato e delle vibrazioni.

Gli interventi di mitigazione relativi ai sistemi di trasporto di persone e merci presuppongono un obiettivo generale di riduzione (in valore assoluto) del parco veicolare circolante. Sostanzialmente i filoni di intervento riguardano:

- La modifica della ripartizione modale a favore dei modi di trasporto sostenibili
- L'adozione di soluzioni tecnologiche in grado di aumentare l'efficienza energetica dei veicoli e quindi di ridurre le emissioni complessive
- L'adozione di soluzioni digitali sicure e affidabili a sostegno dei sistemi di trasporto e della mobilità sostenibile.

Rispetto agli obiettivi di riduzione della congestione stradale, di riduzione degli incidenti e miglioramento della qualità dell'aria, attraverso l'utilizzo di fonti energetiche più pulite e la complessiva riduzione della CO2 prodotta, TPER ha avviato una serie di iniziative ed implementato piani volti a sviluppare il servizio, sia con l'obiettivo di fornire una valida alternativa al trasporto attraverso mezzi propri (riduzione emissioni trasporto privato), sia attraverso l'efficientamento in termini di consumi ed emissioni del proprio parco mezzi (riduzione emissioni proprie).

Purtroppo negli ultimi anni il percorso verso la sostenibilità ha avuto degli ostacoli. Il Covid-19 prima e la guerra in Ucraina poi hanno modificato gli impatti in termini di servizio offerto e di risorse disponibili. La sostenibilità resta una priorità aziendale, ma le scelte aziendali sono state adattate e riviste tenendo conto delle contingenze e degli scenari, oltre che degli impatti economico-finanziari.

L'Unione Europea e le raccomandazioni della TCFD

La Comunicazione della Commissione Europea "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima" (2019/C 209/01) costituisce un supplemento delle linee guida emesse dalla stessa Commissione nel 2017 per la rendicontazione non finanziaria prevista dalla Direttiva EU 95/2014. Tale Comunicazione contiene gli orientamenti (non vincolanti) per le informazioni da fornire da parte delle imprese in materia di cambiamenti climatici, integrando le raccomandazioni della *Task Force on Climate-related Financial Disclosures –TCFD*) del Financial Stability Board.

Si evidenzia che il Financial Stability Board ha peraltro annunciato a fine 2023 che il lavoro della TCFD è stato completato e che le relative raccomandazioni, che restano valide ed applicabili, sono incorporate dagli standard ISSB (International Sustainability Standards

Board – parte della IFRS Foundation) e in particolare dallo standard IFRS S2 Informazioni finanziarie relative al clima. Ai fini della presente DNF, che utilizza i GRI Standards quali criteri di rendicontazione, è stata inserita l'informativa di raccordo tra l'attuale sistema di reporting e quanto previsto dalle raccomandazioni della TCFD.

Nella tabella seguente viene riepilogato l'attuale sistema di rendicontazione di CSP inerente all'informativa in materia di cambiamenti climatici rispetto ai riferimenti indicati.

Aree	Informativa TPER
Scenari, Rischi ed opportunità (modello di business)	Gli effetti dei cambiamenti climatici possono avere una ricaduta significativa sul settore del trasporto pubblico urbano, in termini di tipologia e struttura della domanda, così come sull'organizzazione del servizio TPER non ha al momento sviluppato scenari specifici di medio-lungo periodo che quantifichino la resilienza e gli effetti economico-finanziari di un aumento delle temperature inferiore o uguale a 2 °C e uno scenario superiore a 2 °C (20). [Raccomandazione TCFD, strategia c)]
Governance – politiche	La politica ambientale di TPER (presente capitolo / Sostenibilità ambientale) I mezzi TPER Politica energetica – si veda informativa specifica in calce alla presente tabella (paragrafi Energia – Emissioni)
Target	TPER ha effettuato e prevede di effettuare investimenti significativi per l'efficientamento energetico / rinnovo della propria flotta (I mezzi TPER) e per la conseguente riduzione delle emissioni Non sono stati al momento definiti target specifici per ulteriori interventi per la riduzione dei consumi di energia e delle emissioni
Performance – Indicatori e metriche	L'attuale sistema di rendicontazione di TPER fornisce le seguenti informazioni: Consumi di energia: diretta ed esterni (mezzi partner) GRI 302-1 GRI 302-2 Emissioni dirette ed indirette (GHG Scope 1 e Scope 2) + altre tipologie di emissioni rilevanti per il settore di riferimento GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-7 Emissioni GHG Scope 3 (mezzi partner) GRI 305-3 (mezzi partner) Indici di intensità energia ed emissioni GRI 302-3 GRI 305-4

I consumi energetici

Sedi

In concomitanza con il rinnovo della convenzione con il Comune di Bologna per la concessione della sede aziendale, è in corso il progetto di riqualificazione nell'ottica del risparmio energetico e della riduzione dell'impatto ambientale.

Il piano degli investimenti prevede la minimizzazione della dispersione termica e la produzione di energia rinnovabile.

Consumi di energia interni

I consumi interni di energia riguardano i consumi della Capogruppo TPER e delle società controllate incluse nel perimetro di consolidamento. I dati vengono riepilogati in GJoule.

Andamento consumi complessivi Gruppo (GJoule)	2021	2022	2023
Consumi energia elettrica	65.881	59.501	59.988
Consumi carburante – diesel	417.613	398.672	399.125
Consumi metano	392.951	409.685	418.434
Totale	**876.446**	**867.858**	**877.547**

Di seguito si riportano i consumi complessivi di energia per settori e il relativo andamento.

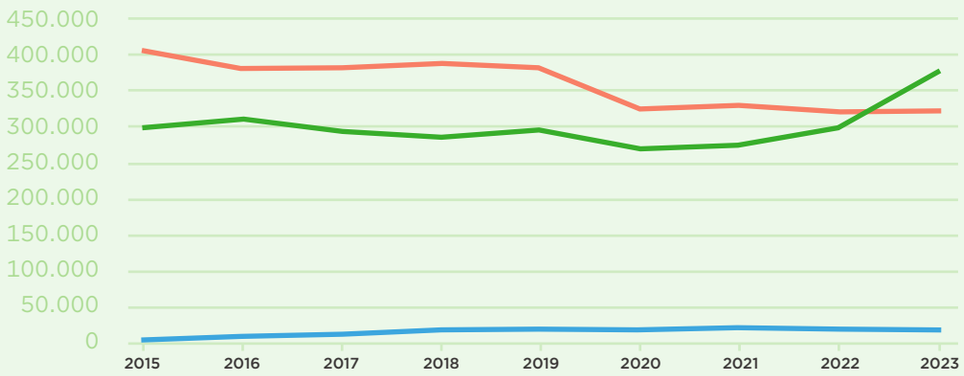
Consumi energia complessivi per servizio (GJoule)	2021	2022	2023
Trasporto	715.801	724.300	735.936
Altri servizi Mobilità	14.478	14.419	12.116
Sedi – Terminal e altro	146.166	129.139	129.495
Partner	92.304	89.276	95.393
Totale esclusi i partner	**876.446**	**867.858**	**877.547**
Totale con partner	**968.750**	**957.134**	**972.940**
Totale	**876.446**	**867.858**	**877.547**

Andamento consumi complessivi (GJoule)	2021	2022	2023
Esclusi i partner	7,6%	-1,0%	1,1%
Con partner	**5,5%**	**-1,2%**	**1,7%**

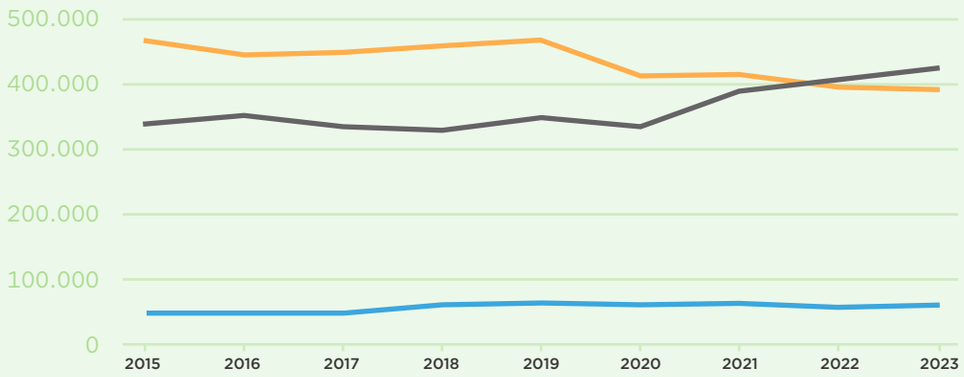
Nella tabella seguente si riporta l'andamento dei consumi di energia per tipologia di fonte energetica.

Andamento consumi complessivi servizi di trasporto (GJoule)	2021	2022	2023
Consumi energia elettrica	21.991	19.748	19.614
Consumi carburante – diesel	332.674	324.520	321.768
Consumi metano	275.002	299.286	376.976
Totale	**629.667**	**643.555**	**718.358**

ANDAMENTO FONTI ENERGETICHE SERVIZIO BUS (GJ)



ANDAMENTO FONTI ENERGETICHE COMPLESSIVO (GJ)



Con riferimento all'acquisto di energia elettrica, dal 2017 al 2021 è stato inserito nei capitolati e nei documenti di gara un requisito di sostenibilità per cui tutti i lotti prevedono esclusivamente la fornitura di energia proveniente da fonti rinnovabili così come definite dalla lettera b) della Deliberazione ARG/ELT n. 104/11 e ss.mm.ii. (contratti con garanzia di origine), senza produzione di nuova CO2 derivante da combustibili fossili.

Dal 2022 non è stato possibile garantire completamente l'acquisto da fonti rinnovabili per la situazione di scarsità venutasi a creare sul mercato. Pertanto per il 2023 solo una quota di energia elettrica acquistata ha garanzia dell'origine.

Consumi di energia esterni

I dati presentati si riferiscono alla quota di consumi esterni (indiretti) relativi ai partner dei servizi di trasporto pubblico. Nello specifico, i consumi esterni comprendono i partner che svolgono il servizio nei bacini di Bologna e Ferrara, attraverso le società consortili controllate TPB e TPF. I consumi si riferiscono a carburante (diesel) e metano per autotrazione.

Consumi energia – Partner (GJoule)	2021	2022	2023
Consumi carburante – diesel – Trasporto (bus)	86.950	84.700	89.317
Consumi metano – Trasporto (bus)	5.354	4.576	6.076
Totale consumi	**92.304**	**89.276**	**95.393**

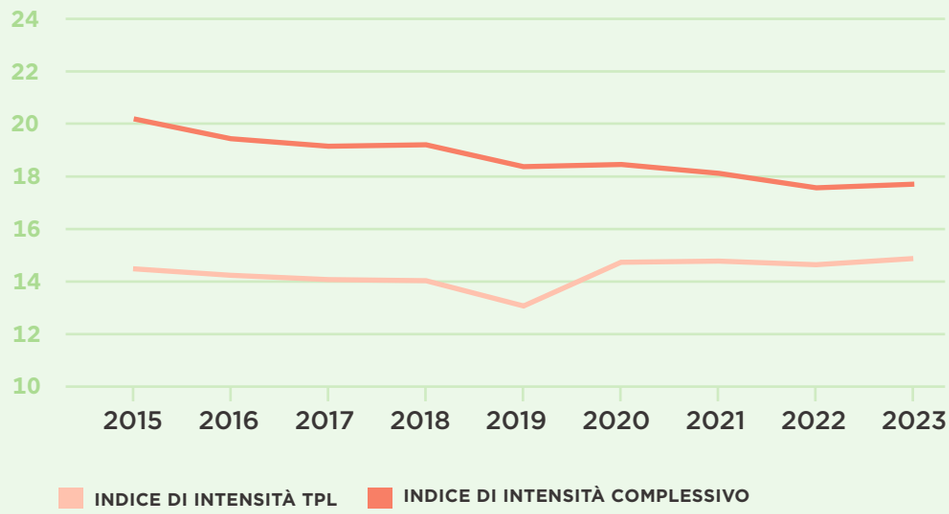
Indice intensità consumo di energia

Di seguito si riportano gli indici di intensità relativi alla riduzione dell'energia utilizzata. A parità di energie utilizzate, TPER ha orientato la sua scelta verso forme di energia più sostenibili.

Indice di intensità TPL	Unità	2021	2022	2023
Consumi energia	GJ	715.801	724.300	735.936
Km percorsi complessivamente	km	48.425.245	49.384.978	49.776.493
Indice intensità	**GJ/km*1000**	**14,78**	**14,67**	**14,92**

Indice di intensità complessivo	Unità	2021	2022	2023
Consumi energia	GJ	876.446	867.858	877.547
Km percorsi complessivamente	km	48.425.245	49.384.978	49.776.493
Indice intensità	**GJ/km*1000**	**18,10**	**17,57**	**17,63**

INDICI INTENSITÀ CONSUMI ENERGIA (GJ/km)



Le emissioni di CO2

Il consumo di energia ha un impatto sulle emissioni. Le variazioni nel tempo dell'energy mix utilizzato (riduzione delle fonti fossili a vantaggio di energia elettrica o biometano) e l'efficienza dei mezzi (i nuovi mezzi consumano meno energia a parità di km) hanno un impatto sull'andamento delle emissioni.

Negli ultimi anni un impatto sul consumo di energia è stato condizionato anche dalle dinamiche di spostamento per il Covid-19. Ad esempio per ragioni sanitarie è stato necessario prevedere corse aggiuntive in modo da non saturare la capienza, quindi un maggiore consumo di energia dovuto a un aumento delle corse in parte compensato da mezzi meno "carichi".

Il dato delle emissioni è riportato in tonnellate equivalenti di anidride carbonica (t CO2e) e si riferisce alle emissioni dirette (*GHG – Greenhouse Gas Scope 1*), unitamente a quelle indirette associate ai consumi dell'energia elettrica acquistata dalla rete (*GHG Scope 2*).

Il calcolo delle emissioni indirette da consumo di energia elettrica (GHG – Scope 2) è stato effettuato secondo l'approccio "Market Based", che prevede di determinare le emissioni GHG – Scope 2 derivanti dall'acquisto di elettricità considerando i fattori di emissione specifici comunicati dai fornitori. Per gli acquisti di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili si attribuisce un fattore emissivo di CO2 nullo. Per gli anni fino al 2021, pertanto, l'acquisto di energia elettrica, avendo le caratteristiche di garanzia dell'origine, è stata considerata al 100% derivante da fonti rinnovabili. Per il 2022 per una quota di energia priva di garanzia di origine si è tenuto conto dell'energy mix nazionale per stabilire la quota derivante da fonti rinnovabili.

Come per la valutazione dei consumi, anche per le emissioni il perimetro di indagine comprende le aziende controllate e i partner.

Le tabelle mostrano, per le tipologie significative, i dati relativi alle emissioni dirette (Scope 1 GHG – Greenhouse Gas) unitamente a quelle indirette associate ai consumi dell'energia elettrica acquistata dalla rete (Scope 2 GHG). Vengono inoltre presentati i dati delle emis-

sioni per i consumi dei carburanti dei partner in particolare per l'esercizio di parte dei servizi di trasporto erogati da TPER (Scope 3 GHG).

I parametri per il calcolo delle emissioni a partire dal consumo di carburante si basano su studi pubblici, fonti www.isprambiente.gov.it, www.sviluppoeconomico.gov.it.

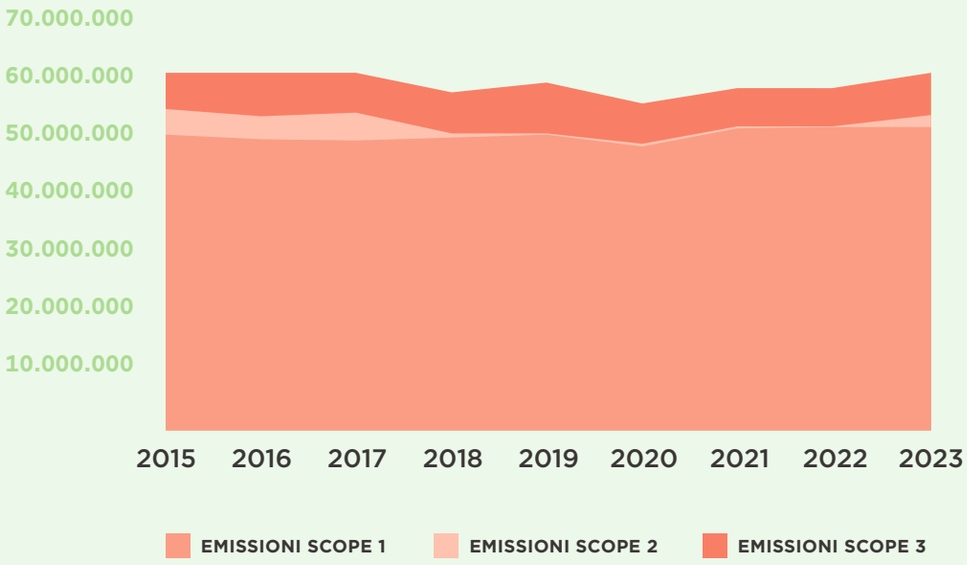
Di seguito si riporta l'andamento delle emissioni in valori assoluti. I dati vanno poi confrontati tenendo conto dei livelli di servizio, ovvero i km complessivi, per valutare l'intensità delle emissioni (location based).

Emissioni CO2 per Scope (kgCO2e)	2021	2022	2023
Emissioni Scope 1	52.491.646	52.102.690	52.603.313
Emissioni Scope 2	257.569	385.891	2.215.061
Emissioni Scope 3	6.534.979	6.328.990	6.745.762
Totale	59.284.194	58.817.571	61.564.136
Andamento emissioni complessive	5,14%	-0,79%	4,67%

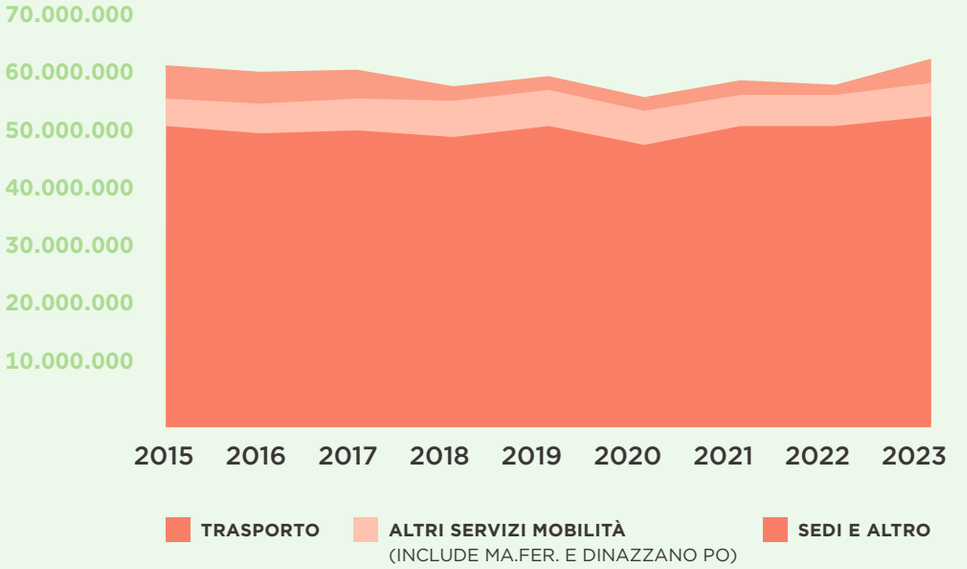
Emissioni complessive / Per tipo di attività (kgCO2e)	2021	2022	2023
Trasporto	51.368.149	51.798.299	53.361.594
Altri servizi Mobilità (include MA.FER e Dinazzano Po)	5.478.990	4.949.387	4.907.282
Sedi e altro	2.437.054	2.069.885	3.295.261
Totale	**59.284.194**	**58.817.571**	**61.564.136**
Andamento emissioni complessive	5,14%	-0,79%	4,67%

L'incremento delle emissioni è sostanzialmente dovuto a un aumento delle emissioni da Scope 2: si è ridotta la quantità di energia elettrica acquistata con contratti di garanzia di origine da fonti rinnovabili.

EMISSIONI COMPLESSIVE (kg)



EMISSIONI COMPLESSIVE PER TIPO DI ATTIVITÀ (kg)



Come detto anche in precedenza, TPER ha l'obiettivo di migliorare le sue performance in termini di emissioni sia agendo sull'energy mix utilizzato, sia agendo sull'efficienza dei mezzi.

L'impatto sulle emissioni si può anche misurare tenendo conto dell'utilizzo del mezzo pubblico come alternativa all'auto privata. Usando il trasporto collettivo e condiviso in alternativa a mezzi privati alimentati con fonti fossili, infatti, gli utenti di TPER hanno risparmiato almeno 159mila tonnellate di CO2 nei bacini di Bologna e Ferrara, di cui 179 tonnellate per il servizio Corrente.

Tali importi sono stati calcolati considerando una stima di viaggi compiuti con autovettura alimentata con fonti fossili di energia, in alternativa al trasporto pubblico locale.

I parametri per il calcolo si basano su studi pubblici, fonte www.CO2nnect.org, www.isprambiente.gov.it, www.sviluppoeconomico.gov.it.

Indice intensità emissioni

Si riporta di seguito l'indice di intensità delle emissioni. Analogamente al dato relativo all'indice dell'intensità dell'energia, il dato viene presentato utilizzando i km percorsi quale parametro di riferimento.

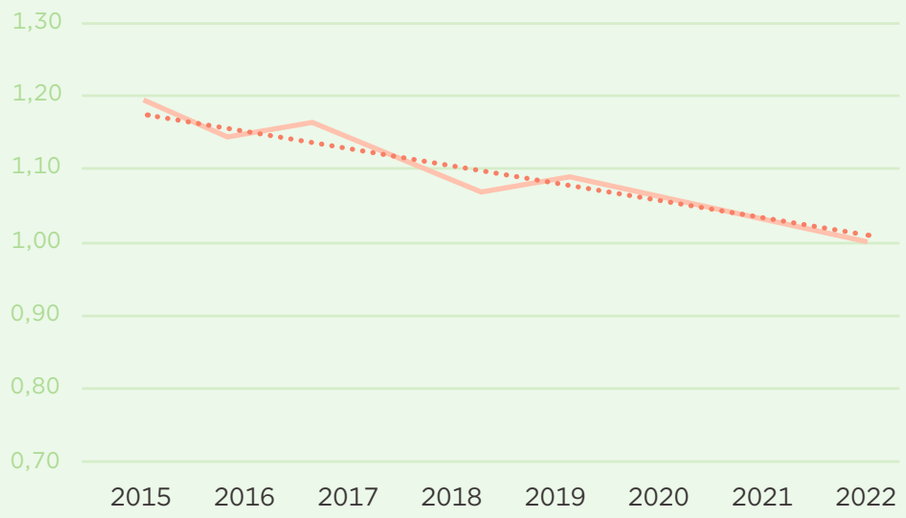
Indice delle emissioni	Unità	2021	2022	2023
Indice di intensità tpl				
Emissioni CO2 TPL	kg CO2e	51.368.149	51.798.299	53.361.594
km percorsi complessivamente	km	48.425.245	49.786.694	53.026.204
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,06	1,04	1,01
Andamento indice		*-2,6%*	*-1,9%*	*-3,3%*
Nel triennio		*-1,1%*	*-4,5%*	*-5,1%*
Indice di intensità complessivo				
Emissioni T CO2 complessive	kg CO2e	59.284.194	58.817.571	61.564.136
km percorsi complessivamente	km	48.425.245	49.786.694	53.026.204
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,22	1,18	1,16
Andamento indice		*-4,0%*	*-3,5%*	*-1,7%*
Nel triennio		*-1,4%*	*-7,4%*	*-5,2%*

Si riporta inoltre lo specifico indice di intensità Scope 1 e 2, dal momento che è considerato un KPI rilevante ai fini della valutazione delle performances aziendali.

Indice intensita Scope 1 e 2	2021	2022	2023
Emissioni Scope 1 e 2	52.749.215	52.488.581	54.818.374
km	48.425.245	49786693	53.026.204
KPI di sostenibilità – Scope1 e 2/ km	1,09	1,05	1,03
Andamento	-2%	-3%	-2%

Di seguito si riporta l'andamento dell'indice di intensità delle emissioni.

INDICE DI INTENSITÀ COMPLESSIVO (kg CO2/km)
SCOPE 1 – 2 – 3



Le altre emissioni dannose per l'ambiente e la salute umana – inquinanti locali

GRI 305-7

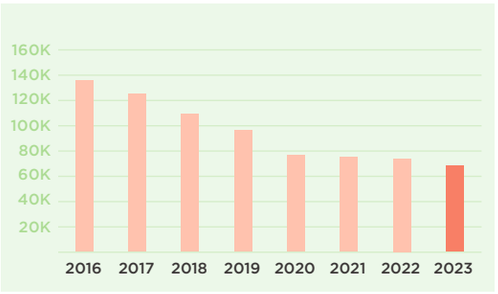
Si analizzano di seguito gli impatti sul territorio del trasporto su gomma con riferimento ad altre rilevanti emissioni, dannose per l'ambiente e per la salute umana.

È possibile evidenziare l'effetto positivo delle scelte di TPER nella definizione del mix di fonti di alimentazione (elettrico, metano, diesel) e nella scelta di sostituire via via i veicoli più inquinanti con nuovi mezzi a impatto ridotto. Tutte le emissioni analizzate presentano un trend in progressivo calo di anno in anno.

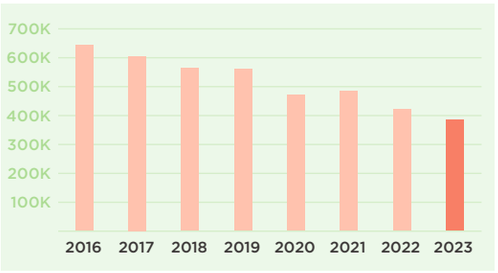
TPER misura le emissioni di idrocarburi, monossidi di carbonio, particolati e ossido di azoto. Con riferimento alle emissioni di inquinanti locali, che hanno effetto sulla salute delle persone e sull'ambiente (urbano e naturale), sono riportati gli andamenti delle emissioni di idrocarburi, monossido di carbonio, particolato e ossidi di azoto.

Tutti i dati di seguito riportati sono in kg.

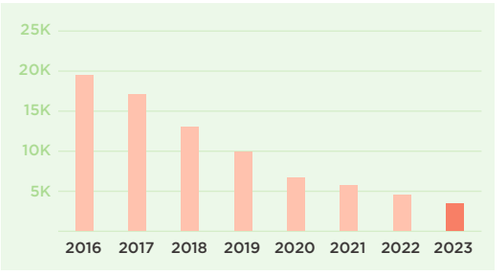
Emissioni idrocarburi	2021	2022	2023
Totale emissioni idrocarburi	**74.932**	**73.949**	**68.060**
di cui non metanici	31.820	35.720	34.456
ANDAMENTO	-2,10%	-1,31%	-7,96%
nel triennio	-22%	-3%	-9%



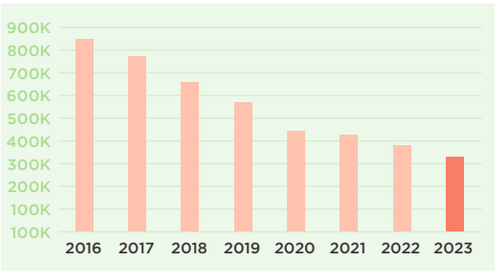
Emissioni monossido di carbonio	2021	2022	2023
Totale emissioni monossido di carbonio	**482.909**	**420.658**	**383.257**
ANDAMENTO	3,25%	-12,89%	-8,89%
Nel triennio	-13,40%	-10,06%	-20,64%



Emissioni particolati	2021	2022	2023
Totale emissioni particolati	**5.549**	**4.394**	**3.255**
ANDAMENTO	-15,10%	-20,81%	-25,93%
Nel triennio	-42,99%	-32,77%	-41,35%



Emissioni ossidi di azoto	2021	2022	2023
Totale emissioni ossidi di azoto	**430.691**	**384.187**	**335.211**
ANDAMENTO	-3,40%	-10,80%	-12,75%
Nel triennio	-24,81%	-13,83%	-22,17%



Inquinamento acustico (rumore e vibrazioni)

GRI 3-3

L'inquinamento acustico si configura come un elemento di forte impatto sulla vita delle persone e sull'ambiente, al punto che anche l'UE ha stabilito di affrontare la questione del rumore in modo prioritario nell'immediato futuro. Gli studi sulla popolazione esposta mostrano che, in ambito urbano, la sorgente di rumore prevalente è il traffico veicolare, confermando come il rumore, in particolare quello prodotto dal traffico stradale, rappresenti una rilevante criticità in un'ottica di sostenibilità.

Con riferimento a TPER, non si evidenziano per il 2023 episodi di non conformità alle norme e alla regolazione di riferimento.

Gestione dei rifiuti

GRI 306-1 | 306-2 | 306-3 | 306-4 | 306-5

La gestione dei rifiuti avviene secondo procedure interne conformi alle disposizioni di Legge vigenti. TPER si connota come società di servizi e quindi come azienda a basso regime di trasformazione, pertanto è scarsamente coinvolta nella produzione di scarti significativi. Le tipologie e quantità di rifiuti sono legate in particolare alle attività di manutenzione dei mezzi e degli impianti.

In quanto produttore di rifiuti speciali sia pericolosi che non, TPER cerca, nell'ottica di un continuo miglioramento della propria gestione, di minimizzare l'impatto ambientale sul territorio. Per quanto sopra si evidenzia che:

- I veicoli di nuova acquisizione sono acquistati generalmente con formula LCC, che in fase di gara generalmente premia il costruttore che dichiara le manutenzioni da eseguire nell'ambito di valenza del contratto LCC (14 o 18 anni) dei componenti principali con conseguente contenimento della produzione di rifiuti nell'arco vita del bene nel caso in cui i componenti principali rispettino le cadenze prospettate
- I veicoli di nuova acquisizione previsti nei piani industriali appartengono a classi di emissione ambientale meno impattanti. Il loro acquisto consente la contemporanea dismissione dei veicoli più obsoleti e maggiormente impattanti sia dal punto di vista di emissioni ambientali che di rifiuti prodotti da manutenzione complessivi.

Pur non essendo una società di produzione, TPER presta attenzione alla quantità e qualità dei rifiuti prodotti. La valutazione di come i materiali si spostano in entrata, attraverso e in uscita rispetto all'organizzazione può aiutare a capire dove questi materiali diventano rifiuti all'interno della catena del valore e come possono e devono essere trattati, con l'obiettivo di valutare la significatività e la pericolosità di eventuali materiali in ingresso e il relativo impatto a valle nella generazione di rifiuti.

All'interno delle attività di TPER si individuano come input i ricambi automobilistici e i liquidi tecnici (oli motore, freni, cambi, differenziale, antigelo, urea) necessari per il funzionamento degli autobus. L'area che impatta maggiormente sui rifiuti è quella che riguarda la manutenzione degli autobus e la loro pulizia. Tra i rifiuti pericolosi prodotti a seguito di queste lavorazioni vanno annoverati oli esausti, veicoli fuori uso, batterie, filtri vari, rifiuti liquidi fra i quali soluzioni acquose di lavaggio e sgrassatura, pastiglie freni. Vanno invece annoverati tra quelli non pericolosi i metalli ferrosi e non, legno, carta, plastica, fanghi, filtri aria.

TPER ha provveduto in questi anni all'aggiornamento e alla formazione professionale degli operai delle officine e del personale di manutenzione per consentire, contestualmente alle operazioni di manutenzione degli autobus, la corretta separazione degli scarti di lavora-

zione dei rifiuti, che vengono depositati in appositi contenitori specifici per codice CER, in modo da permettere il corretto deposito temporaneo, preliminare al conferimento a terzi con adeguate tempistiche accertate da parte dei responsabili, che poi provvedono alla compilazione dei registro di carico e scarico e al contatto dei soggetti autorizzati incaricati dello smaltimento. Analoghi controlli periodici vengono condotti sulle cisterne interrate non connesse ad impianti di depurazione in continuo, per verificare il livello di riempimento derivanti dai processi di sgrassatura di pezzi meccanici e sottoscocche. Nel caso di produzione di rifiuti non usuali, successivamente ad un'analisi volta a comprendere il processo che ha generato il rifiuto, i responsabili della manutenzione dispongono adeguati prelievi di campionatura da destinare a laboratori specializzati al fine di una nuova classificazione e attribuzione delle caratteristiche di pericolo.

A valle della catena del valore non si trovano rifiuti significativi per quanto concerne l'impatto ambientale. Anche il progressivo ricorso a forme di pagamento digitale contribuisce al ridimensionamento di rifiuti, si pensi ad esempio ai ticket cartacei di viaggio.

Nel 2023 TPER ha prodotto complessivamente 2.511 tonnellate di rifiuti, di cui 511 classificati come non pericolosi.

Complessivamente nel 2023 il 90% dei rifiuti prodotti da TPER sono stati avviati ad attività di recupero (carta e cartoni, oli, batterie, materiali ferrosi e non ferrosi, veicoli in demolizione, ecc.), mentre la quota restante è stata smaltita secondo le disposizioni regolatorie vigenti.

L'andamento dei rifiuti prodotti nei diversi anni dipende dal numero di veicoli in demolizione, che incide sulle quantità di rifiuti complessivamente prodotti.
I dati sono espressi in tonnellate.

Rifiuti per categoria (t)	**2021**			**2022**			**2023**		
	Recupero	Smaltimento	Totale	Recupero	Smaltimento	Totale	Recupero	Smaltimento	Totale
Rifiuti pericolosi	891	302	1.193	1.876	28	1.904	1.791	209	2.000
Rifiuti non pericolosi	395	87	482	430	31	461	477	33	511
Totale	**1.286**	**389**	**1.675**	**2.306**	**59**	**2.365**	**2.268**	**243**	**2.511**

Rifiuti / Recupero – Totale per anno (t)	**2021**			**2022**			**2023**		
Rifiuti pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
Totale	—	891	891	—	1.876	1.876	—	1.791	1.791
Rifiuti non pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
Totale	**—**	**395**	**395**	**—**	**430**	**430**	**—**	**477**	**477**

Rifiuti / Recupero – Totale per anno (t)	2021			2022			2023		
Rifiuti pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
Totale rifiuti non destinati allo smaltimento	**—**	**1.286**	**1.286**	**—**	**2.306**	**2.306**	**—**	**2.268**	**2.268**

Rifiuti – Smaltimento	2021			2022			2023		
Rifiuti pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
Totale	—	302	302	—	28	28	—	209	209
Rifiuti non pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
Totale	**—**	**87**	**87**	**—**	**31**	**31**	**—**	**33**	**33**
Totale rifiuti destinati allo smaltimento	**—**	**389**	**389**	**—**	**59**	**59**	**—**	**243**	**243**

TPER non si occupa del trasporto di rifiuti pericolosi, così come non effettua scarichi in bacini idrici classificabili come rilevanti o che insistono su bacini idrici all'interno di aree di alto valore sotto il profilo della biodiversità (aree protette).

Risorse idriche – prelievi e scarichi

GRI 303-1 | 303-2 | 303-3

Con riferimento alle politiche di prelievo dell'acqua – risorsa condivisa si specifica quanto segue:

- **Fonti di prelievo** – Nell'ambito di una politica ambientale di consumo responsabile delle risorse, i prelievi delle fonti idriche sono stati pianificati da TPER secondo una logica di ridurre l'impatto. I prelievi di acqua da parte di TPER si riferiscono principalmente agli impianti autolavaggio e dipendono sia dal numero dei bus in servizio sia dalla quantità dei lavaggi di ciascun bus. Tali consumi sono anche influenzati dalle condizioni meteo e dalla conseguente frequenza di lavaggio dei veicoli.
- **Stress idrico** – Lo stress idrico fa riferimento alla capacità o incapacità di soddisfare la domanda di acqua, sia umana che da parte degli ecosistemi nel loro complesso. Lo stress idrico può fare riferimento alla disponibilità, alla qualità o all'accessibilità dell'acqua. Come strumento per la valutazione delle aree a stress idrico si è fatto riferimento all'Aqueduct Water Risk Atlas wri.org/aqueduct del World Resources Institute. Il territorio di riferimento dove sono ubicate le sedi operative di TPER è classificato come area a stress idrico elevato (High 3-4). Per tale ragione gli utilizzi di acque per i processi industriali devono tener conto di tale situazione. Ciononostante non si ritiene che gli impianti di TPER abbiano impatti rilevanti sulla disponibilità di acqua per il territorio di riferimento.

I depositi di maggiori dimensioni sono dotati di impianti di trattamento delle acque prima dello scarico e di sistemi che consentano il riutilizzo di un volume significativo delle risorse idriche a valle del trattamento, nello specifico per il lavaggio dei veicoli. TPER ha agito anche per garantire una maggiore sostenibilità degli scarichi idrici. Oggi, a seguito di vari interventi che sono stati attuati soprattutto presso il deposito, tutti gli scarichi idrici sono monitorati e godono di autorizzazione allo scarico in pubblica fognatura in conformità alle norme vigenti.

Il dato relativo ai consumi idrici si attesta a circa 65,7 megalitri di acqua utilizzata nel 2023. L'acqua utilizzata deriva dalla rete di distribuzione idrica locale (acquedotto). Si tratta di valori puntuali, come ricavati dai consumi fatturati a TPER dal gestore del servizio idrico.

Prelievo idrico	2021	2022	2023
Risorse idriche di terze parti / acquedotti			
Acqua dolce (≤1,000 mg/L Totale Solidi Disciolti)	52.065	49.895	65.775
Altre tipologie di acqua (>1,000 mg/L Totale Solidi Disciolti)	—	—	—
Totale (mc)	**52.065**	**49.895**	**65.775**
Totale in megalitri	**52**	**50**	**66**

Si specifica che la definizione di acqua dolce/altre tipologie di acqua, adottata dai GRI Standards si basa sulla norma ISO 14046:2014 e sul documento dell'USGS (United States Geological Survey), Water Science Glossary of Terms, water.usgs.gov/edu/dictionary.html, (accesso 1° giugno 2018) e sul documento dell'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) Guidelines for Drinking-water Quality (Linee guida sulla qualità dell'acqua potabile) del 2017.

Gli scarichi delle acque reflue confluiscono, ai sensi delle norme e della regolazione vigente, nella rete fognaria pubblica del territorio.

DNF

REPORTING TASSONOMIA UNIONE EUROPEA

Regolamento UE 2020/852: criteri e obiettivi

La Commissione Europea ha adottato nel 2018 il Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile, con cui ha definito una strategia che ha tra gli obiettivi quello di riorientare i flussi di capitali verso investimenti sostenibili, al fine di sostenere uno sviluppo sostenibile e inclusivo.

Con il Regolamento UE 2020/852 del 18 giugno 2020, l'Unione Europea ha introdotto la Tassonomia UE. Il regolamento stabilisce i criteri per determinare se un'attività economica e i relativi investimenti possano essere considerati sostenibili sul piano ambientale. La Tassonomia dell'Unione Europea, un sistema di classificazione delle attività economiche, è alla base del piano d'azione per il finanziamento dello sviluppo sostenibile.

Al fine di conseguire gli obiettivi in materia di clima ed energia e orientare gli investimenti verso progetti e attività sostenibili, l'Unione Europea ha adottato una definizione di ciò che è da considerare sostenibile.

La tassonomia dell'Unione Europea consente proprio di classificare delle attività economiche, posto alla base del piano d'azione per il finanziamento dello sviluppo sostenibile. Al fine di conseguire gli obiettivi in materia di clima ed energia ed orientare gli investimenti verso progetti e attività sostenibili l'Unione Europea ha adottato una definizione di ciò che è sostenibile.

Il Regolamento UE 2020/852 sulla tassonomia identifica sei obiettivi ambientali, come di seguito elencati.

	Codice 1	Descrizione	
1	CCM	Climate Change Mitigation	Mitigazione del cambiamento climatico
2	CCA	Climate Change Adaptation	Adattamento al cambiamento climatico
3	WTR	Water & Marine Resources	Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine
4	CE	Circular Economy	Transizione verso l'economia circolare, con riferimento anche a riduzione e riciclo dei rifiuti
5	PPC	Pollution Prevention and Control	Prevenzione e controllo dell'inquinamento
6	BIO	Biodiversity and ecosystems	Protezione della biodiversità e della salute degli ecosistemi

Il Codice contiene l'abbreviazione dell'obiettivo al quale l'attività economica può apportare un contributo sostanziale, al quale è da associare il numero della sezione dell'attività nel corrispondente Allegato del Regolamento delegato relativo allo specifico obiettivo.

Il Regolamento UE 2020/852 definisce (Art. 3) i criteri per identificare un'attività economica come ammissibile (eligible) e le condizioni che devono essere soddisfatte per potere classificare tale attività come allineata (aligned) / ecosostenibile.

Taxonomy eligible (ammissibilità)		
Contributo sostanziale	a)	Contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali di cui all'Art. 9 (Obiettivi ambientali) Il Regolamento identifica i settori e le attività economiche che rientrano in quelli ammissibili alla tassonomia (indipendentemente dal fatto che tali attività soddisfino o meno uno o tutti i criteri di vaglio tecnico previsti dai Regolamenti delegati – condizione 04)

Taxonomy aligned (allineamento) Condizioni per Allineamento		
DNSH Do Not Significant Harm	b)	Non arrecare un danno significativo a nessuno degli altri cinque obiettivi ambientali di cui allo stesso articolo 9 (DNSH Do Not Significant Harm)
Minimum Safeguards / Criteri minimi di salvaguardia	c)	È svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sociali (Minimum Safeguards) previste all'Art.18
Criteri di vaglio tecnico	d)	Conformità ai criteri di vaglio tecnico stabilii dai Regolamenti delegati relativi alla tassonomia

Nel mese di novembre 2023 si è concluso il processo di pubblicazione dei Regolamenti delegati relativi a sei obiettivi ambientali, che hanno definito i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisca in modo sostanziale ai diversi obiettivi ambientali, non arrecando, nello stesso tempo, un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale (DNSH).

Il Regolamento delegato della Commissione Europea UE 2021/2078 del 6 luglio 2021, aggiornato nel mese di gennaio 2024, definisce il contenuto e le informazioni che le imprese obbligate alla pubblicazione delle informazioni in materia di Tassonomia UE devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili, specificando la metodologia per conformarsi a tale obbligo informativo.

Il Regolamento UE 2020/852 sulla tassonomia UE stabilisce che una attività economica è considerata ecosostenibile (Art. 3) se soddisfa i requisiti di seguito richiamati:

Regolamento UE 2020/852 – Requisiti Art. 3		
Taxonomy eligible (ammissibilità)	**a)**	**Attività che contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali di cui all'Art. 9 (Obiettivi ambientali) Settori e attività che rientrano in quelli compresi nella tassonomia (indipendentemente dal fatto che tali attività soddisfino o meno uno o tutti i criteri di vaglio tecnico indicati nella tassonomia)**
Taxonomy aligned (allineamento)	**d)**	**Attività conforme ai criteri di vaglio tecnico fissati dalla Commissione Europea. Attività che soddisfano i requisiti tecnici stabiliti dalla tassonomia per i settori ed attività identificati come ammissibili.**
DNSH Do Not Significant Harm	**b)**	**Attività non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9 (DNSH Do Not Significant Harm).**
Minimum Safeguards / Criteri minimi di salvaguardia	**c)**	**Attività svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sociali (*Minimum safeguards*) previste all'Art. 18 Attività che soddisfano i requisiti tecnici stabiliti dalla tassonomia per i settori ed attività identificati come ammissibili, come di seguito sintetizzati**

Il Regolamento Delegato UE 2021/2139, che integra il regolamento UE 2020/852, ha fissato i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale. A tale provvedimento non hanno fatto seguito, alla data di pubblicazione della presente DNF, provvedimenti relativi agli altri obiettivi ambientali, la cui pubblicazione è prevista nel corso del 2023.

Informativa Art. 8 Regolamento EU 2020/852

L'Art. 8 del Regolamento UE 2020/852 sulla tassonomia richiede alle imprese che ricadono negli obblighi di redazione della Dichiarazione Non Finanziaria ai sensi del D. Lgs n. 254/2016, che ha recepito la Direttiva UE 2104/95, di comunicare

a. la quota dei loro ricavi (Turnover) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili
b. la quota degli investimenti / spese in conto capitale (Capex) e la quota delle spese operative (Opex) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili.

Con riferimento alle attività e al contributo sostanziale di TPER per la mitigazione dei cambiamenti climatici il processo di rendicontazione dell'informativa in materia di Tassonomia si è articolato nelle seguenti fasi:

- Analisi delle attività economiche di TPER
- Identificazione del contributo sostanziale delle attività economiche di TPER rispetto agli obiettivi ambientali
- Allocazione degli indicatori (Ricavi – Investimenti – Costi operativi) in base alla metodologia prevista dalla normativa UE (Criteri di vaglio tecnico – Analisi DNSH – Criteri minimi di salvaguardia sociale).

TPER ha confermato l'obiettivo CCM Climate Change Mitigation – Mitigazione dei cambiamenti climatici quale obiettivo rispetto a cui le proprie attività forniscono un contributo sostanziale prevalente. In conseguenza della intervenuta pubblicazione dei Regolamenti delegati di definizione dei criteri per tutti gli obiettivi ambientali, TPER ha analizzato le condizioni di ammissibilità e allineamento anche per gli obiettivi ambientali diversi da quelli climatici, senza identificare significative attività allineate o ammissibili ad obiettivi diversi rispetto a quello della mitigazione dei cambiamenti climatici.

Le attività ammissibili e allineate sono pertanto rappresentate da quella quota delle attività di TPER che soddisfano i criteri previsti dal Regolamento sulla tassonomia in termini di "contributo sostanziale" rispetto al citato obiettivo ambientale.

Con riferimento ai principi contabili, ai fini della rendicontazione ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento 2020/852 sulla tassonomia, i ricavi (Turnover), gli investimenti (Capex) e i costi operativi (Opex) sono definiti come segue (si rinvia al Bilancio consolidato per le informazioni più specifiche in materia di principi contabili):

- **Ricavi** – Ricavi netti ottenuti da prodotti o servizi
- **Capex** – Incrementi di beni immateriali e materiali, inclusi i costi di ricerca e sviluppo capitalizzati, alle voci di bilancio immobili, impianti e macchinari, attività immateriali, prima di eventuali variazioni per adeguamento al fair value e al lordo delle quote di ammortamento e di eventuali svalutazioni
- **Opex** – Costi di ricerca e sviluppo non capitalizzati, costi di ristrutturazione degli edifici, costi per contratti di locazione a breve termine, costi di manutenzione e riparazione e altri costi indiretti per la manutenzione quotidiana di beni di proprietà, impianti e attrezzature.

Nella tabella seguente viene riportata una sintesi dei risultati relativi alle attività di Tper. Nel paragrafo Tabelle Tassonomia UE sono riportati i risultati analitici, secondo i Modelli previsti dal Regolamento Delegato UE 2021/2078 (*Disclosure Delegated Act*).

Attività economiche				Indicatori tassonomia EU			
					% rispetto al totale		
Business Unit	Settore	Cod	Descrizione		Ricavi	Investimenti	Costi operativi
Trasporto pubblico locale	6	6.3	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	Allineata	58%	100%	37%
				Ammissibile, ma non allineata	26%	0%	16%
				Ammissibile	84%	100%	100%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Trasporto merci	6	6.2	Trasporto ferroviario di merci	Allineata	3%	100%	9%
				Ammissibile, ma non allineata	5%	0%	14%
				Ammissibile	8%	100%	100%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Manutenzione ferroviaria	6	6.14	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	Allineata	3%	100%	12%
				Ammissibile, ma non allineata	3%	0%	12%
				Ammissibile	7%	100%	100%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Altri servizi per la mobilità	6	6.5	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	Allineata	1%	0%	0%
				Ammissibile, ma non allineata	0%	0%	0%
				Ammissibile	1%	100%	100%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Totale Gruppo TPER				**Allineata**	**66%**	**100%**	**58%**
				Ammissibile, ma non allineata	**34%**	**0%**	**42%**
				Ammissibile	**100%**	**100%**	**100%**
				Non ammissibile	**0%**	**0%**	**0%**

Driver di attribuzione e criteri di vaglio tecnico

I criteri generali di allocazione delle metriche finanziarie (KPI tassonomia) alle attività economiche individuate come ammissibili sono riportati nella successiva tabella.

Attività / Business Unit	Criteri
Trasporto pubblico	Divisione fra i consumi energetici dei mezzi Euro 6 – mezzi elettrici – totale dei consumi
Trasporto merci	Rapporto fra km percorsi con mezzi elettrici su totale dei km
Manutenzioni ferroviarie	Consumo elettrico sul totale dei consumi.
Altri servizi per la mobilità / Servizi di sharing	Mezzi 100% elettrici

I criteri di vaglio tecnico previsti dal Regolamento 2021/2139 relativamente al contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici prevedono in sintesi:

Attività	Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici (Criteri di vaglio tecnico)
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	**L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:**
	a. l'attività fornisce servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 sono pari a zero
	b. fino al 31 dicembre 2025, l'attività fornisce servizi di trasporto interurbano di passeggeri su strada utilizzando i veicoli appartenenti alle categorie M2 ed M3 che hanno un tipo di carrozzeria classificato come «CA» (veicolo a un piano), «CB» (veicolo a due piani), «CC» (autoarticolato a un piano) o «CD» (autoarticolato a due piani), e conformi alla norma EURO VI più recente, vale a dire sia ai requisiti del regolamento (CE) n. 595/2009, sia, a decorrere dall'entrata in vigore delle modifiche di detto Regolamento, agli atti modificativi, anche prima che diventino applicabili, così come alla fase più recente della norma EURO VI definita nell' allegato I, appendice 9, tabella 1, del Regolamento (UE) n. 582/2011, laddove le disposizioni che disciplinano tale fase sono entrate in vigore ma non sono ancora divenute applicabili per tale tipo di veicolo. Se tale norma non è disponibile, le emissioni dirette di CO_2 dei veicoli sono pari a zero
Trasporto ferroviario di merci	**1. L'attività soddisfa uno o entrambi i seguenti criteri:**
	a. i treni e i carri ferroviari presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero
	b. i treni e i carri ferroviari presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO_2 pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie, e utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodale)
	2. I treni e i carri ferroviari non sono adibiti al trasporto di combustibili fossili.

Attività	Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici (Criteri di vaglio tecnico)
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:**
	a. l'infrastruttura (come definita all'allegato II, punto 2, della Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio) è:
	I. un'infrastruttura elettrificata a terra e sottosistemi associati: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra, come da definizione dell'allegato II, punto 2, della Direttiva (UE) 2016/797;
	II. un'infrastruttura a terra nuova o esistente e sottosistemi associati dove è prevista l'elettrificazione per quanto riguarda i binari di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra, o dove l'infrastruttura sarà idonea a essere utilizzata da treni che presentano emissioni di CO2 dallo scarico pari a zero entro 10 anni dall'inizio dell'attività: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra, come da definizione dell'allegato II, punto 2, della Direttiva (UE) 2016/797;
	III. fino al 2030, un'infrastruttura a terra esistente e sottosistemi associati che non fanno parte né della rete TEN-T e delle sue estensioni indicative a paesi terzi, né di una rete di linee ferroviarie principali definita a livello nazionale, sovranazionale o internazionale: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra, come da definizione dell'allegato II, punto 2, della Direttiva (UE) 2016/797
	b. l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasbordo di merci tra le modalità: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni
	c. l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasferimento di passeggeri da altre modalità a quella su ferrovia.

I dati e le informazioni tengono conto della complessità e delle attuali incertezze in merito all'applicazione di quanto attualmente previsto dalla normativa in materia. Il reporting sulla tassonomia e le interpretazioni della normativa potranno subire una evoluzione e modifica nel tempo.

Capex/Opex ammissibili individualmente

Secondo la normativa di riferimento, è consentito includere come Capex e Opex ammissibili altre spese relative all'approvvigionamento di beni e servizi connessi ad attività economiche diverse da quelle ammissibili alla tassonomia, qualora tali acquisti contribuiscano a riduzioni delle emissioni e se l'attività economica del fornitore è ammissibile alla tassonomia.

Investimenti (Capex) – Nel corso del 2023 non sono stati effettuati investimenti di rilievo non già ricompresi nei settori di attività di cui ai precedenti paragrafi che possano rientrare nella definizione di cui sopra.

Costi operativi (Opex) – Allo stato attuale TPER non dispone delle necessarie informazioni per potere indentificare eventuali acquisti ammissibili alla tassonomia. La raccolta di tali informazioni richiede una preventiva valutazione delle attività dei fornitori, che non è stato possibile effettuare per il 2023.

DNSH – Do No Significant Harm

Una attività economica, per essere definita sostenibile, non solo deve contribuire in modo sostanziale ad uno degli obiettivi definiti nel Regolamento, ma non deve arrecare danno agli altri obiettivi (Do Not Significant Harm). La conformità ai criteri DNSH relativamente alle attività ammissibili è stata effettuata per gli obiettivi ambientali diversi dall'obiettivo 1. Mitigazione dei cambiamenti climatici, rispetto al quale è stato invece identificato un contributo sostanziale da parte di TPER.

Le Appendici del Regolamento delegato UE 2021/2139 relativo all'obiettivo identificato da TPER quale contributo sostanziale e prevalente (CCM Mitigazione cambiamento climatico) definiscono i criteri da seguire ai fini della verifica del rispetto del principio DNSH. Le principali fasi del processo di verifica interna hanno previsto:

a. il coinvolgimento dei responsabili delle Business Unit di TPER e l'analisi delle attività ammissibili, delle politiche e prassi operative rispetto ai criteri previsti per il rispetto del principio DNSH
b. analisi documentale utilizzata ai fini della rendicontazione dei temi materiali di cui alla presente DNF.

Attività economiche			**EU Taxonomy Alignment** [Climate mitigation]		
Business Unit	Settore	Cod.	Obiettivi Reg 2020/852		Analisi condizioni DNSH
Trasporto pubblico locale	6	6.3	2	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice A
			3	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
			4	Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione dei rifiuti. Utilizzo di biometano ricavato da rifiuti organici locali. Sono in valutazione misure per il riutilizzo e riciclaggio delle batterie
			5	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Veicoli per il 64% conformi ai requisiti (Omologazione Euro 6, ZEV, EEV o privi di emissioni)
			6	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

Attività economiche			**EU Taxonomy Alignment** [Climate mitigation]		
Business Unit	Settore	Cod.	Obiettivi Reg 2020/852		Analisi condizioni DNSH
Trasporto merci	**6**	**6.2**	**2**	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice A
			3	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
			4	Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione dei rifiuti
			5	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	I motori per la propulsione rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato II del Regolamento UE 2016/1628
				Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente
Manutenzione ferroviaria	**6**	**6.14**	**2**	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice A
			3	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice B
			4	Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità di tecniche che sostengono l'utilizzo di componenti riutilizzati e una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio allo smaltimento.
			5	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice C
				Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice D
Altri servizi per la mobilità	**6**	**6.5**	**2**	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'Appendice A
			3	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
			4	Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione dei rifiuti
			5	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Per i veicoli Corrente, utilizzo al 100% di energia elettrica – zero emissioni
			6	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

Minimum Safeguards / Criteri minimi di salvaguardia

L'Art. 18 Regolamento UE sulla tassonomia (2020/852) definisce garanzie minime di salvaguardia come quelle procedure attuate da un'impresa che svolge un'attività economica al fine di garantire che sia in linea con le linee guida OECD destinate alle imprese multinazionali e con i Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle otto convenzioni fondamentali individuate nella dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo.

I criteri previsti dall'Art. 3 del Regolamento UE 2020/852 richiedono che un'attività economica, per essere ritenuta ecosostenibile, oltre a quanto definito nei precedenti paragrafi (ammissibilità – allineamento ai criteri tecnici – DNSH) sia svolta (Art. 3 lettera C) nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia previste all'Articolo 18.

TPER si impegna a condurre il business secondo criteri etici e di integrità e a rispettare i diritti umani in tutte le attività. Le valutazioni dei criteri minimi di salvaguardia hanno interessato in particolare gli ambiti di seguito evidenziati e previsti dalla normativa.

Nello specifico:

- **Diritti umani** – TPER si impegna al rispetto dei diritti umani riconosciuti a livello internazionale a cui si fa riferimento nella Carta internazionale dei diritti umani e nella Dichiarazione ILO sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro. Tali diritti comprendono i diritti fondamentali del lavoro, quali i diritti alla libertà di associazione e alla contrattazione collettiva, il diritto di non essere sottoposti a lavoro forzato, al lavoro minorile o alla discriminazione in materia di occupazione e professione, nonché norme sull'orario di lavoro e sulla sicurezza e la salute dei lavoratori. Tale impegno, che trova evidenza nel Codice Etico e nelle procedure e sistemi di gestione, ha trovato una ulteriore conferma nel corso del 2022 con l'attività di revisione del Codice Etico, poi approvato nel 2023
- **Corruzione** – L'impegno di TPER per la prevenzione e per individuare eventuali episodi di corruzione ha comportato l'adozione di una politica in materia di anticorruzione articolata su differenti livelli e che prevede sia il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs n. 231/01 (di cui il Codice Etico è parte integrante) e lo specifico sistema di gestione ISO 37001. Si veda per approfondimenti quanto riportato nel Capitolo Il modello di controllo, le misure di contrasto della corruzione
- **Imposte / tassazione** – TPER adotta un approccio di trasparenza e prudenza nei confronti delle tematiche fiscali e adotta politiche che hanno l'obiettivo di ridurre i rischi di natura fiscale. Nel paragrafo Trasparenza fiscale del presente documento vengono riportate le informazioni di dettaglio in materia, quale parte della rendicontazione della sottostante tematica di sostenibilità
- **Libera concorrenza** – TPER opera nel rispetto delle condizioni di libertà di impresa, e delle regole e normative in materia di libera concorrenza. La conformità alle norme di Legge e regolamenti rappresenta peraltro una condizione essenziale per garantire la continuità del business.

DNF

L'ORGANIZZAZIONE INTERNA – LE RISORSE UMANE

GRI 2-7 | 3-3 | 404-3

Stiamo assistendo a profonde trasformazioni sociali, economiche e culturali, in un contesto geopolitico volatile e complesso. Di fronte alle nuove sfide (transizione energetica, processi di digitalizzazione e innovazione tecnologica, cambiamenti nelle abitudini anche di mobilità delle persone) le aziende sono chiamate a un approccio sostenibile e flessibile anche per quanto riguarda la tutela del lavoro e delle persone.

La sostenibilità, tradizionalmente associata alla tutela ambientale e alla conservazione delle risorse naturali, ha impatti anche nel contesto lavorativo e riguarda il benessere dei dipendenti, l'equità, la diversità e l'inclusione. Questa trasformazione prevede di agire in modo inclusivo e responsabile, valorizzando le diversità e i talenti individuali, promuovendo il benessere in azienda e una cultura etica e responsabile.

Il benessere e la sicurezza dei dipendenti sono elementi fondamentali della sostenibilità aziendale, mentre l'equità sul posto di lavoro prevede la creazione di un ambiente in cui tutti i dipendenti, a prescindere dal genere, dall'etnia, dall'orientamento sessuale o da altre caratteristiche personali, hanno le stesse opportunità di crescita e sviluppo professionale. Garantire equità e inclusione è un obiettivo che va oltre una formale compliance rispetto alle normative antidiscriminatorie: la diversità è infatti un valore e una risorsa per le aziende.

In questo contesto è inoltre molto importante la promozione della crescita personale e professionale, anche attraverso programmi di formazione e sviluppo che migliorino le competenze tecniche, le abilità trasversali, una maggiore consapevolezza ambientale e sociale. Con riferimento alla valorizzazione di capacità individuali, diversità e non discriminazione, i processi di selezione, gestione e sviluppo delle persone sono regolati da specifiche policy e procedure, con sezioni dedicate sull'intranet aziendale. Per le assunzioni TPER ha adottato un Regolamento interno ispirato a principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza. Per la categoria degli Operatori d'Esercizio e per il reperimento di candidature idonee per il reparto della Manutenzione sono state utilizzate, a tal riguardo, specifiche graduatorie redatte a valle di processi selettivi.

Le politiche di remunerazione hanno l'obiettivo di garantire equità, adeguatezza al ruolo, alla professionalità e alle capacità individuali. Il sistema di remunerazione e la struttura di premi e incentivi sono conformi alle previsioni giuridiche e normative di riferimento e coerenti con i principi di efficacia, efficienza ed economicità. Per tutti i dipendenti sono previsti contratti coperti da accordi collettivi di contrattazione di I e II livello.

Per quanto riguarda il benessere delle persone, particolare attenzione è rivolta alle misure di welfare aziendale per rispondere positivamente alle esigenze dei lavoratori, intese anche in relazione alla condizione complessiva di vita dei singoli (famiglia, figli, salute, ma anche tempo libero), cercando di realizzare una diversificazione dei trattamenti, sia sul piano normativo, che organizzativo.

Anche nel corso del 2023, attraverso la Piattaforma "WellforTPER", è proseguita l'esperienza di un welfare aziendale a favore di tutti i dipendenti del Gruppo basato su di un'offerta ampia e variegata di beni servizi finalizzati al miglioramento della qualità della vita dei lavoratori e dei familiari degli stessi.

L'Azienda sostiene, inoltre, il Circolo Dozza, il circolo ricreativo dei dipendenti, che da 80

anni promuove numerose forme di aggregazione in ambito sportivo e culturale, con una specifica attenzione anche a temi molto delicati come le molestie e la violenza verso le donne.

Tra gli obiettivi e gli interessi di TPER rientra anche la politica di ricollocazione ed impiego efficace del personale non più idoneo alla guida.

Tra le principali azioni in favore della qualità della vita in Azienda si evidenziano le seguenti misure:

- Il sostegno alla genitorialità, una particolare flessibilità di scelta sui turni per favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, un'ampia diffusione del part-time facoltativo
- A seguito della contrazione delle attività produttive, il ricorso a vari strumenti e istituti per minimizzare l'impatto sulle persone, adottando un mix di soluzioni, ed in particolare l'integrazione economica di una ulteriore somma pari al 20% dei trattamenti INPS per le giornate di congedi parentali.

Con riferimento alla flessibilità offerta, TPER ha mantenuto la possibilità di utilizzare lo Smart working, definendo corsi di formazione specifici in ambito sicurezza.

La sede direzionale di TPER ospita un ristorante aziendale e un bar con modalità di servizio self-service, entrambi gestiti da impresa specializzata selezionata con procedura a evidenza pubblica. Anche nelle altre sedi di Bologna (i depositi Ferrarese, Due Madonne e Battindarno), sono presenti ristoranti aziendali con distribuzione self-service e bar. Infine, presso il deposito di Imola è attivo un servizio di pasti veicolati gestito da un centro pasti coordinato sempre dal gestore della ristorazione aziendale. Gli spazi di ristoro aziendali garantiscono la possibilità per i dipendenti di usufruire ogni giorno di un sistema di ristorazione con piatti caldi e freddi e un'ampia varietà di alimenti, per garantire una dieta il più possibile varia ed equilibrata dal punto di vista nutrizionale.

L'Azienda ha, inoltre, attivato alcune convenzioni con altre società di ristorazione nel centro cittadino di Bologna per fare fronte alle diverse esigenze lavorative legate, in particolare, agli orari del personale viaggiante e alla sua mobilità su tutto il territorio della città.

TPER svolge periodicamente degli assessment sul personale per valutare il potenziale e le attitudini, anche al fine di un riposizionamento e con l'obiettivo di ricoprire posizioni di responsabilità con risorse interne. Per dirigenti e quadri (3% sul totale dei dipendenti) la valutazione avviene annualmente.

Nello specifico, le valutazioni sono così ripartite per genere:

Dipendenti per ruolo/ genere	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Dirigenti	1	12	13	1	10		11	1	9	—	10
Quadri	14	47	61	11	38		49	12	40	—	52

Le relazioni industriali

GRI 2-30 | 3-3

TPER applica il contratto nazionale autoferrotranvieri a tutti i dipendenti, ad esclusione dei dirigenti per i quali si applica l'apposito contratto nazionale dirigenti.

Con riferimento alla politica di Relazioni Industriali, l'Azienda ha l'obiettivo di mantenere e sviluppare un dialogo costruttivo tra le parti, nel rispetto dei ruoli e delle reciproche prerogative.

Nel corso dell'anno 2023 si sono tenuti 26 incontri con le associazioni sindacali, in particolare su temi legati all'organizzazione del lavoro, a tematiche economiche e retributive, al tema welfare, ai servizi offerti.

Di seguito si riepilogano gli accordi sindacali sottoscritti nell'anno 2023:

Data	OOSS	Oggetto
11-gen-23	Sistemi informativi aziendali	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
25-gen-23	Accordo quadro stabilizzazioni contratto a tempo determinato	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
1-feb-23	Sistemi informativi aziendali – Monitoraggio servizi notturni	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
8-feb-23	Personale viaggiante	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
13-feb-23	Videosorveglianza a bordo	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
21-feb-23	Appalto servizio mensa	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
29-mar-23	Telefonia mobile – tutela legale dei dipendenti	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
20-apr-23	Ferie estive personale viaggiante	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
16-mag-23	Trattamento economico apprendisti – stabilizzazioni – RAP	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
7-giu-23	Temi vari personale viaggiante bacino di Ferrara	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
20-giu-23	Gara biglietterie aziendali	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
26-giu-23	Apprendisti	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
10-lug-23	Trattamento economico normativo neoassunti	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
6-lug-23	Avvio sperimentazione città 30 kmh	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
4-lug-23	Risultati economici TPER anno 2022	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
18-lug-23	Indennità arretrati ferie personale cessato	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
1-ago-23	Indennità ferie personale cessato	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
6-giu-23	Operatori qualificati della mobilità	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
25-set-23	Indennità arretrati ferie ex dipendenti – Trattamento economico-normativo neoassunti	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL

Data	OOSS	Oggetto
27-set-23	Rinnovo contrattazione integrativa aziendale	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
10-ott-23	Prima fase procedure per Trattamento economico normativo OE apprendisti	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
2-nov-23	Prima fase procedure temi vari	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
13-nov-23	Informativa andamento aziendale	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
16-nov-23	Ulteriore incontro Prima fase procedure temi diversi	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
29-nov-23	Incontro temi diversi	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
2-dic-23	Trattamento apprendisti	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL

Sono stati inoltre sottoscritti i seguenti verbali di accordo:

Data	OOSS	Oggetto
16/05/2023	Reperimento personale – stabilizzazioni	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
22/05/2023	Erogazione premio D	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
30/05/2023	Assistenza legale al personale che guida mezzi aziendali	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
06/07/2023	Videosorveglianza e altre tecnologie	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
06/09/2023	Trasformazione contratti Operatori Qualificati Mobilità	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
02/12/2023	Trattamenti economici relativi al personale in apprendistato	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
16/05/2023	Reperimento personale – stabilizzazioni	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
22/05/2023	Erogazione premio D	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL
30/05/2023	Assistenza legale al personale che guida mezzi aziendali	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL

Il rispetto delle norme aziendali e dei codici di comportamento

GRI 3-3

La gestione dei temi disciplinari in TPER ha l'obiettivo di supportare l'impegno per comportamenti individuali orientati alla qualità del lavoro e alla correttezza delle relazioni interne ed esterne.

A presidiare il rispetto delle norme è costituito e ormai consolidato negli anni, per il settore automobilistico, un organo consultivo (c.d. Consulta Disciplinare), che formula pareri per la Direzione Aziendale in merito ai provvedimenti da adottare. Oltre che di un responsabile aziendale, all'interno di tale organo è prevista la partecipazione di un funzionario della Direzione Provinciale del lavoro. Questa partecipazione è un elemento di particolare rilevanza, perché accresce l'autorevolezza verso tutti gli attori interni ed esterni (lavoratori, sindacato, magistrato del lavoro, proprietà, opinione pubblica). Le rappresentanze sindacali hanno la possibilità di partecipare in qualità di osservatori.

La discussione tra i membri della Consulta sulle sanzioni da applicare, anche quelle più gravi, avviene quindi con caratteristiche di trasparenza e viene verbalizzata.

I casi più importanti (per i quali si prevedono sanzioni che vanno dalla sospensione fino al licenziamento disciplinare) sono tutti vagliati, mentre quelli meno gravi (che prevedono sanzioni come la censura o la multa) sono esaminati solo se il lavoratore chiede di essere ascoltato.

Nel 2023 sono state elevate 628 contestazioni disciplinari. La Consulta Disciplinare ha esaminato 119 casi.

Ogni anno l'Azienda fornisce alle organizzazioni sindacali, rendendosi disponibile ad un confronto aperto in materia, un report dal quale è possibile ricavare il tipo di mancanze, la quantità delle contestazioni elevate, il rapporto tra queste e le sanzioni effettivamente irrogate, oltre agli encomi al personale che si sia particolarmente distinto per la propria professionalità sul servizio.

Occupazione e turnover

GRI 2-7 | 401-1

Di fondamentale importanza per TPER è la gestione del personale e la tutela dell'occupazione, obiettivi che trovano conferma anche dopo i processi di riorganizzazione degli ultimi anni, finalizzati ad incrementare l'efficienza e garantire qualità dei servizi e dell'attività svolta.

I dipendenti TPER operano nella regione Emilia-Romagna.

Nella tabella successiva vengono presentati i dipendenti alla fine dei relativi periodi ("Head Count"). Complessivamente i dipendenti del gruppo sono 2.346.

La quasi totalità del personale (98%) è a tempo indeterminato, mentre il 91% dei contratti è full time. I contratti part time sono ripartiti con una leggera prevalenza maschile (il 51% sul totale dei contratti part time). Ha scelto il part time il 22% delle donne, contro il 6% degli uomini.

Si evidenzia che, rispetto a quanto previsto dall'informativa GRI 2-7, al 31 dicembre 2023, TPER non ha ancora formalizzato una procedura interna di comunicazione per i dipendenti che non dovessero riconoscersi all'interno delle categorie di genere maschile o femminile.

Dipendenti per ruolo/ genere	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
A tempo indeterminato	434	1.829	2.263	443	1.787	—	2.230	473	1.825	—	2.298
A tempo determinato	17	40	57	20	95	—	115	6	42	—	48
Totale	**451**	**1.869**	**2.320**	**463**	**1.882**	**—**	**2.345**	**479**	**1.867**	**—**	**2.346**

Dipendenti per tipo di impiego / genere	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Full time	327	1.763	2.090	339	1.783	—	2.122	372	1.755	—	2.127
Part time	124	106	230	124	99	—	223	107	112	—	219
Totale	**451**	**1.869**	**2.320**	**463**	**1.882**	**—**	**2.345**	**479**	**1.867**	**—**	**2.346**

Nel 2023 complessivamente sono state effettuate 224 nuove assunzioni (42 donne e 182 uomini) e si sono verificate 223 cessazioni del rapporto di lavoro (27 donne e 196 uomini).

Nuove assunzioni e turnover	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Assunzioni											
Fino a 29 anni	14	78	92	11	74	—	85	15	46	—	61
Da 30 a 50 anni	10	31	41	10	74	—	84	18	89	—	107
Oltre 50 anni	—	18	18	8	29	—	37	9	47	—	56
Totale	**24**	**127**	**151**	**29**	**177**	**0**	**206**	**42**	**182**	**—**	**224**
Cessazioni											
Fino a 29 anni	21	18	39	6	40	—	46	6	40	—	46
Da 30 a 50 anni	54	61	115	5	35	—	40	11	51	—	62
Oltre 50 anni	35	110	145	11	71	—	82	10	105	—	115
Totale	**110**	**189**	**299**	**22**	**146**	**0**	**168**	**27**	**196**	**—**	**223**
Motivo cessazione											
Uscite volontarie	14	117	131	19	133	0	152	23	178	—	201
Pensionamento	—	2	2	—	—	—	—	2	2	—	4
Licenziamento	—	3	3	—	—	—	—	2	8	—	10

Nuove assunzioni e turnover	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	96	67	163	—	8	—	8	—	8	—	8
Totale	**110**	**189**	**299**	**22**	**146**	**0**	**168**	**27**	**196**	**—**	**223**

Nelle tabelle successive vengono riportati i tassi di turnover degli ultimi esercizi.

Turnover — valori complessivi	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Assunzioni	24	127	151	29	177	—	206	42	182	—	224
Cessazioni	110	189	299	22	146	—	168	27	196	—	223
Variazione netta	(86)	(62)	(148)	7	31	—	38	15	(14)	—	1
Dipendenti alla fine dell'esercizio	451	1.869	2.320	463	1.882	0	2.345	479	1.867	—	2.346

Indici turnover	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Tasso turnover per genere [Uscite/ Dipendenti anno precedente]	20,4%	9,7%	12,0%	4,9%	7,8%		7,2%	5,8%	10,4%		9,5%
Tasso assunzioni per genere [Ingressi/ Dipendenti anno precedente]	4,5%	6,5%	6,1%	6,4%	9,5%		8,9%	9,1%	9,7%		9,6%
Turnover complessivo per genere (variazione netta/Dipendenti anno precedente)	16,0%	-3,2%	-6,0%	1,6%	1,7%		1,6%	3,2%	-0,7%		0,0%
Turnover complessivo per genere (entrati+usciti/ Dipendenti anno precedente) – dato in DNF 2019	24,9%	16,2%	18,1%	11,3%	17,3%		16,1%	14,9%	20,1%		19,1%

Indici turnover	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Tasso turnover per classi di età – cessazioni											
Nr. dipendenti per classi di età											
Fino a 29 anni	35	221	256	31	204	—	235	31	179	—	210
Da 30 a 50 anni	248	876	1.124	237	881	—	1.118	228	874	—	1.102
Oltre 50 anni	168	772	940	195	797	—	992	220	814	—	1.034
Totale	451	1.869	2.320	463	1.882	—	2.345	479	1.867	—	2.346
Tasso turnover per classi di età											
Fino a 29 anni	44,7%	8,5%	15,0%	17,1%	18,1%	—	18,0%	19,4%	19,6%	—	19,6%
Da 30 a 50 anni	16,8%	6,4%	9,0%	2,0%	4,0%	—	3,6%	4,6%	5,8%	—	5,5%
Oltre 50 anni	20,5%	14,0%	15,2%	6,5%	9,2%	—	8,7%	5,1%	13,2%	—	11,6%
Totale	**20,4%**	**9,7%**	**12,0%**	**4,9%**	**7,8%**	—	**7,2%**	**5,8%**	**10,4%**	—	**9,5%**

Diversità e pari opportunità

GRI 401-1 | 405-1 | 405-2 | 406-1

TPER da anni monitora le tematiche della parità di genere attraverso misurazioni e indicatori specifici; l'Azienda ha, infatti, adottato un proprio regolamento per le assunzioni, ispirato ai principi di inclusione, parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza.

Le nuove assunzioni si basano esclusivamente su capacità e caratteristiche professionali, in alcun modo viene operata una distinzione di sesso, etnia, identità di genere e orientamento religioso.

TPER destina una quota di assunzioni a lavoratori disabili in modo da garantire la non esclusione dal mercato del lavoro. Adotta inoltre una politica di ricollocazione ove possibile del personale non più idoneo alla guida.

La parità di genere trova, quindi, compimento all'interno di un contesto di misure di welfare – di cui beneficiano tutti i lavoratori – che tengono conto di esigenze di famiglia, figli, salute, tempo libero, cercando di realizzare una diversificazione dei trattamenti, sia sul piano normativo, che organizzativo, ad esempio attraverso la scelta del part time o la gestione ottimale dei turni di lavoro.

L'attenzione alle necessità delle persone è alla base della gestione del patrimonio umano di Tper, una politica che l'Azienda porta avanti da sempre in un'ottica di continuo confronto e condivisione con i rappresentanti dei lavoratori.

TPER ha presentato in C.d.A. nel dicembre 2022 il proprio Piano per la parità di genere, stralcio del più ampio Piano di sostenibilità ESG aziendale, in cui si richiama il contesto attuale, anche in termini di benchmarking con altre aziende a livello internazionale, nazionale e di settore, e si specificano le policy, le prassi, le azioni, le iniziative e i KPI di monitoraggio e controllo.

Anche alla luce del suddetto Piano, nel 2023 TPER ha completato i seguenti progetti:

- Chiara definizione delle Policy aziendali
- Modifica del Codice Etico
- Nomina di un presidio sul tema della parità di genere, in forma di Comitato Guida, composto da membri interni dell'Azienda e coordinato dalla stessa presidente del C.d.A., a evidenziare il forte commitment sui temi
- Adozione di un sistema per segnalazioni e suggerimenti sui temi della parità di genere e non discriminazione, attraverso una casella disponibile in intranet per esprimere, anche in modalità anonima, le proprie segnalazioni, opinioni e suggerimenti per il cambiamento nell'organizzazione e favorire il dialogo e il confronto, oltre che per evidenziare molestie o comportamenti discriminanti. Per quanto l'iniziativa tragga spunto dal tema della parità di genere, la segnalazione o il suggerimento potrà riguardare qualsiasi caso o ipotesi di non discriminazione, inclusione, tutela dei principi umani
- Campagna anti molestie "TPER dice no a ogni forma di violenza o molestia", con comunicazioni a bordo mezzi per evidenziare l'attenzione su queste tematiche
- Formazione: avviato un percorso di formazione a partire dal management, poi da estendersi ad altri lavoratori, in tema di parità di genera bias cognitivi e non discriminazione
- Nel 2024 TPER ha partecipato insieme a Road to 50%, La Casa delle donne (Bologna), il Period think tank e la associazione Paideia, con il patrocinio del Comune di Bologna, alla campagna "Mezzi per tutte" ospitata anche su mezzi e pensiline dell'Azienda.

Sempre con riferimento alle azioni per la parità di genere, TPER ha partecipato al Target Gender Equality, un programma internazionale del Global Compact che ha l'obiettivo di creare conoscenza, formazione, sviluppo sulle tematiche della parità di genere, consentendo anche la condivisione e diffusione di buone prassi tra le aziende partecipanti nella definizione e raggiungimento di obiettivi aziendali ambiziosi per promuovere l'uguaglianza di genere. Questa iniziativa è gestita in collaborazione con Network Locali del Global Compact ed è attualmente offerta in oltre 50 Paesi.

Avendo sottoscritto uno specifico protocollo di intesa con il Comune di Bologna e altre realtà del territorio, TPER aderisce inoltre al Patto "Capo D", una rete di imprese che promuove iniziative volte a contrastare il gender gap nelle scelte formative delle giovani generazioni e nelle realtà lavorative.

Tra le policy adottate, l'approvazione dei Women's Empowerment Principles (WEP) – Equality Means Business, i Principi prodotti e diffusi dall'Ente delle Nazioni Unite per l'uguaglianza di genere e l'empowerment femminile (UN Women) e dal Global Compact delle Nazioni Unite. Tali Principi illustrano sette passi che le imprese e altri settori possono intraprendere per la promozione e l'empowerment delle donne.

L'impegno sottoscritto dai CEO aderenti prevede i seguenti obiettivi:
- Unire il pool di talenti più ampio possibile agli sforzi
- Promuovere la competitività delle aziende
- Adempiere ai nostri impegni di responsabilità aziendale e sostenibilità
- Delineare, all'interno delle aziende, modelli di comportamento tali da riflettere il tipo di società che vorremmo per i dipendenti, i concittadini e le famiglie
- Incoraggiare condizioni economiche e sociali che offrano opportunità a donne e uomini, ragazze e ragazzi
- Promuovere lo sviluppo sostenibile nei Paesi in cui si opera.

TPER ha ottenuto nel 2023 la certificazione UNI/PdR 125:2022, prassi di riferimento per le politiche sulla parità di genere.

Come riportato nel paragrafo precedente, il personale femminile al 31 dicembre 2023 è di 479 unità e rappresenta il 20% del totale della forza lavoro, distribuito in tutte le aree aziendali. Di seguito la suddivisione di genere / fascia di età.

Totale numero dipendenti per gruppo d'età /per genere	**2021**			**2022**				**2023**			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Fino a 29 anni	35	221	256	31	204	—	235	31	179	—	210
Da 30 a 50 anni	248	876	1.124	237	881	—	1.118	228	874	—	1.102
Oltre 50 anni	168	772	940	195	797	—	992	220	814	—	1.034
Totale	**451**	**1.869**	**2.320**	**463**	**1.882**	—	**2.345**	**479**	**1.867**	—	**2.346**

	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Fino a 29 anni	1,5%	9,5%	11,0%	1,3%	8,7%	—	10,0%	1,3%	7,6%	—	9,0%
Da 30 a 50 anni	10,7%	37,8%	48,4%	10,1%	37,6%	—	47,7%	9,7%	37,3%	—	47,0%
Oltre 50 anni	7,2%	33,3%	40,5%	8,3%	34,0%	—	42,3%	9,4%	34,7%	—	44,1%
Totale	**19,4%**	**80,6%**	**100,0%**	**20,0%**	**81,1%**	—	**100,0%**	**20,4%**	**79,6%**	—	**100,0%**

Il personale femminile nel ruolo di operatore di esercizio è il 18% sul totale della categoria.

Dipendenti per ruolo	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Dirigenti	1	12	13	1	10	—	11	1	9	—	10
Quadri	14	47	61	11	38	—	49	12	40	—	52
Impiegati	106	233	339	112	154	—	266	115	154	—	269
Operai	294	1.345	1.639	317	1.518	—	1.835	327	1.528	—	1.855
Apprendisti	36	232	268	22	162	—	184	24	136	—	160
Totale	**451**	**1.869**	**2.320**	**463**	**1.882**	—	**2.345**	**479**	**1.867**	—	**2.346**

L'organico è costituito al 79% da operai (si intendono principalmente gli autisti) e per l'11% da impiegati. I dirigenti sono lo 0,4% e i quadri il 2%. Una quota del 7% è formata da personale assunto in apprendistato. Il dato relativo all'occupazione è sostanzialmente stabile.

Nella tabella seguente si indica la percentuale di ogni categoria lavorativa, per genere, rapportata al totale dei dipendenti.

	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Dirigenti	0,0%	0,5%	0,5%	0,0%	0,4%	—	0,5%	0,0%	0,4%	—	0,4%
Quadri	0,4%	1,6%	2,0%	0,5%	1,6%	—	2,1%	0,5%	1,7%	—	2,2%
Impiegati	4,7%	6,8%	11,5%	4,8%	6,6%	—	11,3%	4,9%	6,6%	—	11,5%
Operai	12,8%	61,1%	73,9%	13,5%	64,7%	—	78,3%	13,9%	65,1%	—	79,1%
Apprendisti	1,6%	10,6%	12,1%	0,9%	6,9%	—	7,8%	1,0%	5,8%	—	6,8%
Totale	**19,4%**	**80,6%**	**100,0%**	**19,7%**	**80,3%**	—	**100,0%**	**20,4%**	**79,6%**	—	**100%**

Nel 2023 (così come nei precedenti esercizi di rendicontazione) non sono stati segnalati episodi di discriminazione.

Il congedo parentale (maternity/paternity leave) è garantito a tutti i dipendenti.

Con riferimento al tema dell'età, si riporta di seguito la ripartizione per classi di età e posizione aziendale.

	2021				2022				2023			
	Fino a 29 anni	Da 30 a 50 anni	Oltre 50 anni	totale	Fino a 29 anni	Da 30 a 50 anni	Oltre 50 anni	totale	Fino a 29 anni	Da 30 a 50 anni	Oltre 50 anni	totale
Dirigenti	0,0%	0,1%	0,4%	0,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0%	0%	0,4%	0,4%
Quadri	0,1%	0,9%	1,7%	2,6%	0,0%	0,4%	1,7%	2,1%	0%	0,5%	1,8%	2,2%
Impiegati	1,8%	6,6%	6,2%	14,6%	0,3%	4,7%	6,4%	11,3%	0,5%	4,7%	6,4%	11,5%
Operai	1,8%	36,7%	32,2%	70,6%	4,7%	40,3%	34,0%	78,3%	4,2%	40,0%	35,7%	79,1%
Apprendisti	7,3%	4,1%	0,1%	11,6%	5,0%	2,6%	0,3%	7,9%	4,3%	2,3%	0,3%	6,8%
Totale	**11,0%**	**48,4%**	**40,5%**	**100%**	**10,0%**	**47,7%**	**42,3%**	**100%**	**9,0%**	**47,0%**	**44,1%**	**100%**

Il sistema di remunerazione e la struttura di premi e incentivi sono omogenei per tutti i dipendenti e si basano su accordi collettivi di contrattazione di I e II livello. A parità di ruolo e anzianità non ci sono quindi differenze di retribuzione fra uomini e donne, né criteri diversi per definire o assegnare i premi aziendali.

Con riferimento al salario base si evidenzia che l'applicazione dei CCNL non prevede differenze far uomo e donna; pertanto non si riscontrano differenze di genere.

Salario base (donne/uomini)	2021	2022	2023
Dirigenti	100%	100%	100%
Quadri	100%	100%	100%
Impiegati	100%	100%	100%
Operai	100%	100%	100%
Apprendisti	100%	100%	100%

Il rapporto tra retribuzioni delle donne rispetto a quelle degli uomini è riportato nella seguente tabella. Il dato si riferisce alla media delle retribuzioni complessive delle diverse categorie ed è stato calcolato sulla sola Capogruppo. La differenza sconta il maggior numero di personale in part time tra le donne.

Retribuzione media (donne/uomini)	2021	2022	2023
Dirigenti	82%	91%	92%
Quadri	108%	101%	101%
Impiegati	90%	92%	89%
Operai	85%	89%	89%
Apprendisti	97%	92%	86%

Calcolando per FTE:

Retribuzione media (donne/uomini)	2023	2023
	Teste	FTE
Dirigenti	92%	92%
Quadri	101%	101%
Impiegati	89%	94%
Operai	89%	95%
Apprendisti	86%	85%

Si evidenzia un miglioramento del rapporto tra le retribuzioni medie, in particolare con riferimento a operai e impiegati.

Con riferimento al rapporto di retribuzione totale annua tra retribuzione più elevata e retribuzione mediana, l'indicatore è pari a 6,36.

Il congedo parentale (maternity/paternity leave) è riconosciuto ai sensi della normativa vigente per tutti i dipendenti del gruppo TPER (100% dei lavoratori). Nel corso dell'esercizio 2023 hanno usufruito di tale diritto 279 persone.

Congedo parentale	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Numero dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere	69	191	260	51	217	—	268	50	229	—	279
Giorni	3.276	3.079	6.355	2.269	3.358	—	5.627	3406	3906	—	7312
Numero dipendenti rientrati al lavoro durante il periodo di rendicontazione dopo aver usufruito del congedo parentale, per genere	69	191	260	51	217	—	268	50	228	—	278
Numero dipendenti rientrati al lavoro dopo aver usufruito del congedo parentale e che sono ancora dipendenti dell'organizzazione nei 12 mesi successivi al rientro, per genere	69	191	260	50	213	—	263	49	222	—	271
Tasso di rientro al lavoro in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere (%)	100%	100%	100%	100%	100%	—	100%	100%	100%	—	100%
Tasso di retention in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere (%)	100%	100%	100%	98%	98%	—	98%	98%	97%	—	97%

Formazione

GRI 3-3 | 404-1

Nel 2023 sono state complessivamente erogate circa 60mila ore di formazione, di cui oltre 7700 in materia di sicurezza). L'attività formativa ha coinvolto 1.611 dipendenti, con una media di circa 26 ore di formazione per dipendente (calcolo effettuato, ai sensi dei GRI applicati, sul numero totale dei dipendenti).

La formazione ha riguardato anche i temi della sicurezza sul lavoro ai sensi del D.lgs 81/2008 e la legalità, oltre che il tema sostenibilità. È stato inoltre avviato un percorso formativo anche sui temi della sostenibilità.

Le iniziative formative sono state progettate e definite in relazione all'obiettivo, prioritario nell'ambito delle politiche di gestione del personale, della valorizzazione del capitale umano e delle competenze professionali.

Tempo medio di formazione	**2021**			**2022**				**2023**			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Dirigenti	—	22,3	20,6	11,30	21,07	—	20,18	16,00	14,76	—	14,88
Quadri	11,9	24,3	21,4	33,68	41,43	—	39,69	23,08	23,87	—	23,69
Impiegati	8,8	52,8	39,0	9,96	11,86	—	11,06	11,17	18,78	—	15,53
Operai	7,5	13,8	12,7	4,47	17,85	—	15,54	13,81	21,81	—	20,40
Apprendisti	111,8	114,4	114,0	177,61	142,90	—	147,05	110,33	100,51	—	101,99
Totale	16,3	31,5	28,5	14,73	**28,62**	—	**25,88**	**18,25**	**27,30**	—	**25,46**

Tempo di formazione	**2021**			**2022**				**2023**			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Ore totali formazione											
Dirigenti	—	268	268	11	211	—	222	16	133	—	149
Quadri	167	1.142	1.308	371	1.574	—	1.945	277	955	—	1.232
Impiegati	932	12.291	13.223	1.116	1.827	—	2.943	1.284	2.893	—	4.177
Operai	2.213	18.570	20.784	1.417	27.098	—	28.515	4.515	33.327	—	37.842
Apprendisti	4.025	26.536	30.562	3.907	23.151	—	27.058	2.648	13.670	—	16.318
Totale	**7.337**	**58.808**	**66.145**	**6.822**	**53.861**	—	**60.683**	**8.741**	**50.977**	—	**59.718**

Tempo di formazione	2021			2022				2023			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale	Donne	Uomini	Altro/ ND	Totale
Numero dipendenti che hanno ricevuto la formazione											
Dirigenti	—	9	9	1	10	—	11	1	9	—	10
Quadri	5	33	38	10	34	—	44	10	37	—	47
Impiegati	71	100	171	93	113	—	206	97	145	—	242
Operai	165	853	1.018	204	1.049	—	1.253	160	963	—	1.123
Apprendisti	41	235	276	31	220	—	251	28	161	—	189
Totale	**282**	**1.230**	**1.512**	**339**	**1.426**	—	**1.765**	**296**	**1.315**	—	**1.611**
Numero impiegati formati sicurezza											
Dirigenti	—	3	3	—	1	—	1	—	4	—	4
Quadri	1	24	25	6	23	—	29	1	17	—	18
Impiegati	34	69	103	25	47	—	72	21	66	—	87
Operai	68	419	487	50	320	—	370	43	327	—	370
Apprendisti	17	133	150	16	80	—	96	9	52	—	61
Totale	**120**	**648**	**768**	**97**	**471**	—	**568**	**74**	**466**	—	**540**
Numero impiegati formati legalità											
Dirigenti	—	1	1	—	7	—	7	1	8	—	9
Quadri	1	5	6	10	31	—	41	10	33	—	43
Impiegati	14	12	26	60	55	—	115	83	77	—	160
Operai	3	11	14	15	75	—	90	8	39	—	47
Apprendisti	3	11	14	2	6	—	8	3	12	—	15
Totale	**21**	**40**	**61**	**87**	**174**	—	**261**	**105**	**169**	—	**274**
Numero eventi formativi	—	—	**398**	—	—	—	**659**	—	—	—	**588**
Di cui sicurezza	—	—	78	—	—	—	105	—	—	—	178
Di cui legalità	—	—	8	—	—	—	12	—	—	—	106

Ore totali formazione	2021	2022	2023
Totale	**66.145**	**60.683**	**59.718**
Di cui:			
Sicurezza	**11.718**	**6.627**	**7.732**
Legalità (anticorruzione – trasparenza)	**158**	**1.077**	**1.246**

Il 70% dei dipendenti coinvolti in attività di formazione sono operatori di esercizio, figure cui viene proposta una rilevante quantità di corsi di formazione tecnica funzionale allo svolgimento del ruolo, cui si aggiungono corsi per l'acquisizione di competenze comportamentali legate alla dimensione di front-line.

Un elemento rilevante della formazione di TPER riguarda il rispetto della legalità e della compliance aziendale in particolare alle norme su trasparenza e anticorruzione.

Nel maggio 2023 TPER, in collaborazione con "Insieme per il lavoro", cui aderiscono la Città Metropolitana, l'Arcidiocesi di Bologna e la Regione Emilia-Romagna, ha avviato un progetto per formare Operatori di Esercizio, inserendoli in Azienda non appena acquisite le abilitazioni necessarie alla guida dei mezzi dedicati al servizio di trasporto pubblico.

Il progetto risponde da un lato al fabbisogno di personale di guida e dall'altro alla finalità di fornire un'opportunità a persone in cerca di uno stabile inserimento nel mondo del lavoro. L'attività è quindi principalmente rivolta a persone disoccupate, con almeno 21 anni, residenti nel territorio della Città Metropolitana e con buona conoscenza della lingua italiana.

La formazione, svolta preso la sede aziendale con un programma intensivo, prevede lezioni teoriche e pratiche per l'acquisizione della patente D e dell'abilitazione della CQC persone per un totale di 190 ore. A complemento del percorso formativo ed in vista dell'inserimento in TPER, sono previsti inoltre moduli di formazione al ruolo sia tecnici che comportamentali.

Percorsi avviati nel 2023:
- Gruppo maggio 2023: 20 candidati selezionati di cui 16 già assunti ed 1 in via di assunzione
- Gruppo novembre 2023: 18 candidati selezionati di cui 7 già assunti (4 in via di assunzione – 7 in attesa di sostenere gli esami)
- Gruppo gennaio 2024: 20 candidati selezionati (1 in via di assunzione e 19 in attesa di sostenere gli esami)
- Gruppo maggio 2024: 21 candidati selezionati – percorso formativo ancora in svolgimento

DNF

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Politiche e sistema di gestione

GRI 403-1 | 403-2 | 403-3 | 403-4 | 403-5 | 403-6 | 403-7 | 403-8

TPER adotta il sistema di gestione ISO 45001:2018 in materia di salute e sicurezza sul lavoro. La conformità allo standard internazionale assicura nello stesso tempo l'ottemperanza ai requisiti previsti dalle normative vigenti in materia, in particolare il D.lgs 81/2008.

Il sistema di gestione adottato definisce le procedure ed i protocolli per l'identificazione dei pericoli e la valutazione dei rischi. Tali valutazioni vengono effettuate dalle funzioni preposte in materia di prevenzione e protezione, con l'eventuale coinvolgimento di tecnici interni/esterni a TPER.

Le procedure adottate prevedono anche la periodica preparazione e adozione di un piano di miglioramento, che identifica le aree di intervento e le azioni per la riduzione dei rischi identificati.

L'approccio alla gestione dei rischi in materia di salute e sicurezza sul lavoro identifica linee di azione che partendo dall'obiettivo di riduzione dei rischi identificano interventi mirati alla limitazione del numero di soggetti esposti ai potenziali rischi, all'utilizzo di materiali e sostanze potenzialmente pericolosi, le priorità, così come le misure di protezione collettivi e individuali da adottare.

TPER ha provveduto alla nomina del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) e del medico competente, figure preposte alla tutela della sicurezza dei lavoratori, e ha redatto il documento di valutazione dei rischi identificati (DVR), con la finalità di adottare le adeguate misure di prevenzione e protezione.

TPER ha nominato un medico competente per i servizi di medicina del lavoro. I lavoratori sono periodicamente sottoposti a visite mediche di sorveglianza per accertare lo stato di salute in relazione all'ambiente di lavoro e ai fattori di rischio professionale connessi allo svolgimento dell'attività lavorativa. La sorveglianza sanitaria è effettuata dal medico competente.

Il personale viaggiante viene inoltre sottoposto a visita di revisione sanitaria, secondo quanto previsto dal D. M. n. 23/2/99 n. 88 (età/richiesta da parte del dipendente o dell'azienda). Per gli autisti sono inoltre previsti accertamenti in ambiti specifici, quali la tossicodipendenza e l'uso di sostanze alcoliche, come da protocollo della Regione Emilia-Romagna.
Secondo quanto previsto dalla normativa di riferimento, sono stati nominati i responsabili in materia di salute e sicurezza (RSL), per i quali è prevista una formazione specifica. I RSL vengono consultati in sede di aggiornamento del Documento di valutazione dei rischi (DVR) richiesto dal D. Lgs n. 81/2008 e coinvolti nelle riunioni periodiche per la sicurezza.

I periodici incontri in materia di salute e sicurezza sul lavoro rappresentano l'occasione per una valutazione delle performance delle procedure e controlli previsti dal Sistema di gestione. Gli incontri coinvolgono le strutture e funzioni TPER preposte, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e il Medico Competente.

I dipendenti TPER hanno accesso alle necessarie informazioni attraverso i canali aziendali dedicati e tramite i rappresentanti. Tali canali d comunicazione possono essere utilizzati anche per le relative segnalazioni.

La formazione dei dipendenti è in generale attività essenziale per TPER, ed in modo specifico per gli aspetti legati alla salute e sicurezza sul lavoro. Le attività formative sono svolte in conformità alle norme di riferimento.

I dipendenti seguono programmi di formazione generale e specifica a seconda della mansione, coerentemente con quanto previsto dai documenti di valutazione dei rischi (DVR).

I dipendenti TPER hanno accesso ai servizi di screening preventivi e agevolazioni a prestazioni mediche.

TPER si impegna ad evitare e mitigare gli impatti negativi in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente connessi alle sue attività e ai servizi tramite le sue relazioni commerciali. In termini specifici tale impegno si traduce anche in procedure specifiche previste dal sistema di gestione in materia di servizi affidati a terzi, anche ai fini della riduzione dei rischi e della gestione adeguata dei rischi di interferenza.

Ai dipendenti TPER vengono forniti i dispositivi di protezione individuale secondo necessità, in relazione alle mansioni e ruoli ricoperti.

Infortuni

GRI 403-9

Gli infortuni in azienda riguardano prevalentemente cadute o urti accidentali durante la salita e la discesa dal posto guida del personale viaggiante e danni subiti dai verificatori durante l'attività di verifica dei titoli di viaggio (per aggressioni o spinte nel tentativo di sottrarsi alla verifica da parte di utenti sprovvisti del titolo di viaggio).

In tabella, per infortuni gravi ci si riferisce alla definizione del GRI, ovvero infortuni con gravi conseguenze.

Per infortuni in itinere ci si riferisce a tutti gli eventi accaduti ai lavoratori nel tragitto casa-lavoro e lavoro-casa.

Infortuni sul lavoro Gruppo TPER	2021	2022	2023
Mortali	0	0	0
Infortuni gravi	0	15	22
Altri infortuni	134	67	87
Totale infortuni registrati	**134**	**82**	**109**
Di cui in itinere	15	22	30

Infortuni sul lavoro TPER	2021	2022	2023
Mortali	0	0	0
Infortuni gravi	0	15	20
Altri infortuni	123	62	79
Totale infortuni registrati	**123**	**77**	**99**
Di cui in itinere	11	22	30

Assenza per infortuni Gruppo TPER	2021	2022	2023
Giorni assenza per infortuni1	3.111	2.467	2.593
Giorni di assenza totali	137.441	9.319	130.024
Totale ore lavorate	3.439.232	3.209.725	3.398.883
Totale ore lavorabili	4.308.065	376.174	4.449.083

Assenza per infortuni TPER	2021	2022	2023
Giorni assenza per infortuni1	2.735	2.370	2.317
Giorni di assenza totali	129.051	125.917	125.583
Totale ore lavorate	3.094.929	2.886.572	2.966.579
Totale ore lavorabili	3.908.253	3.690.561	3.762.681

L'indice di frequenza infortuni, calcolato come numero di infortuni su 1 milione di ore lavorate è pari a 32 per il Gruppo e 33 per TPER.

L'indice di gravità di tali infortuni per il Gruppo è in calo rispetto all'anno precedente ed è pari a 0,76 giornate perse ogni 1000 giorni lavorati (per TPER l'indicatore è pari a 0,78). La durata media degli infortuni è di 24 giorni per il Gruppo e 23 per TPER.

Indicatori infortuni Gruppo TPER	2021	2022	2023
Indici infortuni			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni/ore lavorate x 1.000.000)	39	26	32
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni/ore lavorabili x 1.000)	0,90	0,77	0,76
Infortuni-durata media			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	23	30	24
Infortuni in itinere (%)	24%	27%	28%
Giorni di assenza per tipologia %			
Infortuni	2%	2%	1%
Malattie	24%	27%	9%
Congedi (maternità – parentali)	5%	4%	65%
Altro[1]	70%	65%	30%
Totale	100%	100%	100%

Indicatori infortuni TPER	2021	2022	2023
Indici infortuni			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni/ore lavorate x 1.000.000)	40	27	33
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni/ore lavorabili x 1.000)	0,88	0,82	0,78
Infortuni-durata media			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	22	31	23
Infortuni in itinere (%)	8,9%	28,6%	30,3%
Giorni di assenza per tipologia %			
Infortuni	2%	2%	2%
Malattie	23%	29%	24%
Congedi (maternità – parentali)	5%	4%	6%
Altro[1]	70%	65%	69%
Totale	100%	100%	100%

1 Altro: aspettativa, Legge 104, donazione sangue, permesso sindacale, sciopero, altro.

Salute e sicurezza esterni

GRI 403-9

La procedura attuale di gestione dei dati relativi agli infortuni sul lavoro non prevede la raccolta sistematica dei dati relativi agli "altri lavoratori", ovvero relativi a lavoratori che non sono dipendenti ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'impresa. Tali casi possono riguardare in particolare i servizi affidati in appalto, quali in particolare i partner per il trasporto pubblico. Si rileva peraltro che, nel corso del 2023 non sono state effettuate segnalazioni da tali fornitori al riguardo di incidenti intervenuti nell'ambito delle attività svolte e regolate dai rapporti con TPER. Gli obiettivi di miglioramento prevedono l'adozione di una procedura di gestione dei fornitori che comprenda un intervento negli ambiti oggetto di specifica rendicontazione in materia infortunistica.

Infortuni sul lavoro	Unità	2021	2022	2023
Incidenti sul lavoro (compresi infortuni in itinere)	Nr			
Nr. Incidenti Mortali		—	—	—
Nr. Incidenti gravi		—	—	—
Nr. Altri incidenti		4	—	—
Di cui Infortuni in itinere – con trasporto organizzato dall'azienda		—	—	—
Di cui Infortuni in itinere – con trasporto NON organizzato dall'azienda		*2*	—	—
Totale incidenti (con infortuni in itinere)		4	—	—
Di cui in itinere		*2*	—	—
Infortuni in itinere	%	50%	—	—
Incidenti stradali	Nr.	1	—	—

Malattie professionali

GRI 403-10

Nel 2023 sono stati denunciati due casi di malattie professionali, riguardano la capogruppo TPER. Entrambi i casi tuttavia non sono stati riconosciuti.

Per i partner esterni per cui è stata condotta l'analisi non si sono verificate segnalazioni di malattie professionali.

DNF

L'IMPEGNO DI TPER NEL TERRITORIO

GRI 3-3 | 413-1

Territorio e comunità locali

Le comunità locali sono composte dalla popolazione che vive nelle zone in cui si opera e dalle sue forme associate. In quanto azienda pubblica locale che opera in concorrenza per il mercato, TPER svolge un'azione che ha un forte impatto sul territorio, presenta una forte riconoscibilità e può avere un impatto anche elevato sia sulla qualità della vita sia sullo sviluppo o la modifica di comportamenti.

Per tale ragione il primo impegno di TPER è un approccio trasparente e responsabile, che si evidenzia attraverso i vari canali comunicativi, tra cui il sito web. Inoltre, TPER si rapporta con le organizzazioni di diverso tipo che rappresentano i cittadini per meglio comprendere le istanze e migliorare costantemente la propria capacità di fornire risposte efficaci.

TPER è attenta allo sviluppo del territorio e della comunità in cui opera e promuove l'accessibilità al servizio e la sua diffusione il più possibile ampia e capillare, con l'obiettivo di migliorare le possibilità di scelta per gli spostamenti.

Alcune scelte di accessibilità sono di natura economica e sono definite come policy dai regolatori locali, in dialogo con l'azienda. Altre riguardano la cultura della mobilità e la diffusione del servizio e sono realizzate da TPER direttamente o in partnership con altri soggetti, talvolta come iniziative singole, altre in modo continuativo.

Per quanto riguarda l'accessibilità economica, si evidenzia innanzitutto come il costo del servizio collettivo sia inferiore rispetto all'utilizzo di mezzi propri, dal momento che non comporta un investimento iniziale (come acquistare un'automobile o uno scooter) o costi di mantenimento (assicurativi, di manutenzione, fiscali, di custodia) e garantisce un servizio a un prezzo calmierato (la totale copertura dei costi è garantita da contributi pubblici, proprio per evitare di gravare con un costo eccessivo sull'utenza). La scelta del trasporto pubblico quindi già in partenza è una scelta di sicuro più economica rispetto ad altre.
Ad ogni modo, i regolatori locali definiscono sistemi tariffari che tengono conto delle diverse esigenze dell'utenza. In accordo con le istituzioni di riferimento, infatti, il sistema tariffario prevede forme di agevolazioni per alcune categorie d'utenza o addirittura gratuità. I minori introiti derivanti da tali agevolazioni sono comunque compensati da risorse pubbliche come copertura di costi sociali. Per tener conto delle esigenze sociali più tipiche sono previste tariffe agevolate per chi ha meno di 27 anni o più di 70.

Alcune Amministrazioni Locali e la Regione Emilia-Romagna hanno previsto agevolazioni tariffarie e fasce di gratuità in particolare per l'utenza scolastica per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico da parte dei più giovani.

Inoltre, in caso di utilizzo continuativo del mezzo, sono previste diverse soluzioni fidelizzanti che riducono ulteriormente il costo della singola corsa (biglietto giornaliero, city pass, eco pass, abbonamenti mensili e annuali).

La scelta delle tariffe da applicare non è una leva gestibile autonomamente dall'azienda: esse sono determinate, infatti, dal Contratto di Servizio che ha come obiettivo la tutela degli interessi dell'utenza a fronte dell'erogazione di un servizio di pubblica utilità.

A Bologna e a Ferrara esiste, inoltre, la piena integrazione tariffaria per i servizi gestiti da TPER su gomma e su rete Fer, così come nei bacini Seta di Modena e Reggio Emilia con biglietto SETA. Infatti, il sistema di tariffazione regionale integrata "Mi Muovo" consente

l'utilizzo di un unico titolo di viaggio. Il progetto prevede l'utilizzo di titoli di viaggio magnetici e a microchip in tutto il territorio regionale e la suddivisione del territorio in zone ai fini del controllo della tariffa, che si determina in base al numero di zone attraversate durante il viaggio.

Sul piano dell'accessibilità fisica si ritiene importante garantire la libertà di spostamento all'interno del territorio. A difesa di tale diritto è risultato pertanto fondamentale rendere il servizio accessibile e fruibile da parte di tutta l'utenza, sia attraverso l'utilizzo di sempre più veicoli accessibili alle persone a mobilità ridotta, sia attraverso opportunità on demand. A partire dal 2018 per iniziativa della Regione Emilia-Romagna chi sottoscrive un abbonamento mensile o annuale per una tratta ferroviaria può utilizzare gratuitamente il trasporto urbano della città di origine/destinazione.

Il supporto alla vita associativa e culturale delle città

L'interesse di TPER nei confronti della comunità e dell'organizzazione di attività culturali è dimostrato attraverso partnership verso le istituzioni culturali del territorio. In particolare, i possessori di abbonamenti annuali godono di vantaggi e riduzioni sull'ingresso per tutte le esposizioni permanenti e temporanee dell'istituzione Bologna Musei, i teatri Duse ed Europa Auditorium e le proiezioni della Fondazione Cineteca Bologna. TPER sostiene con un proprio contributo l'attività del Teatro Comunale di Bologna e iniziative culturali e sportive nella città di Ferrara.

TPER partecipa inoltre attivamente a tutte le iniziative inerenti al trasporto pubblico e la mobilità sostenibile, nonché agli appuntamenti nei quali può essere particolarmente efficace sviluppare azioni di sensibilizzazione sulle buone regole, il corretto utilizzo del servizio, la sostenibilità ambientale.

Da alcuni anni è stato siglato un accordo con il Comitato Italiano Paralimpico Emilia-Romagna al fine di favorire una sempre maggiore integrazione sociale delle persone con disabilità.

Azionisti pubblici – Istituzioni locali dei territori di operatività – Agenzie della mobilità

Per un'azienda di trasporto pubblico e di mobilità le Istituzioni locali dei territori in cui opera rivestono una pluralità di ruoli. Essi possono essere, infatti, azionisti della società, con determinate aspettative rispetto ai suoi risultati anche dal punto di vista economico. Contemporaneamente svolgono anche un ruolo di pianificazione e definizione delle linee guida sui servizi e, da ultimo, rappresentano le esigenze e gli interessi dei territori, grazie al mandato ricevuto dai cittadini elettori (che sono a loro volta utenti dei servizi di TPL).

La gestione delle relazioni con gli Enti Locali risulta dunque molto complessa, proprio perché essi sono titolari di funzioni diverse: oltre ad essere shareholder, ovvero titolari del capitale sociale, gli azionisti pubblici rivestono un ruolo di stakeholder, ovvero di portatori di interessi più ampi con impatto sulla collettività.

Le Agenzie della Mobilità, emanazione degli Enti Locali, hanno invece un ruolo di regolazione del servizio e rappresentano gli interlocutori con cui l'azienda di trasporto pubblico si confronta per la definizione delle caratteristiche del servizio e, una volta affidato con gara, per il monitoraggio sulle attività svolte nel rispetto del contratto di servizio sottoscritto.

TPER interloquisce con i soci in materia di andamento societario e strategie di sviluppo aziendale, mentre si confronta con gli enti di governo nella costruzione dei Piani di sviluppo della mobilità sul territorio. Infine, con le Agenzie si mantengono rapporti continui per soddisfare le esigenze di trasporto del territorio e per il necessario monitoraggio delle attività.

Gli amministratori e i manager di TPER si relazionano frequentemente con tali stakeholder sulle singole azioni di pianificazione e monitoraggio, fornendo risposte a interpellanze e interrogazioni e presentando con frequenza di fatto settimanale risposte a tutti i quesiti sui temi di propria competenza. Molte iniziative congiunte con le istituzioni trovano riscontro anche nelle conferenze stampa organizzate insieme.

Un messaggio che viaggia: le scelte di TPER per la comunicazione sui mezzi

TPER, pur avendo affidato da diversi anni la gestione delle attività pubblicitarie sui propri veicoli ad una concessionaria esterna, effettua tramite il proprio Ufficio comunicazione un controllo di merito circa la pertinenza e la natura delle attività promozionali presenti sui propri mezzi. In particolare, TPER ha aderito ad un protocollo d'intesa con l'assessorato alla Sicurezza del Comune di Bologna assumendosi l'impegno – anche con la concessionaria della pubblicità – di evitare la promozione sugli autobus del gioco d'azzardo o di immagini che possano ledere l'immagine della donna o dei minori.

Fra i vari spazi dedicati alla pubblicità sui mezzi l'azienda, a testimonianza del proprio impegno nei confronti delle iniziative meritevoli della comunità, TPER riserva lo spazio retro autista alla promozione di attività ed eventi collegati a iniziative istituzionali, culturali e no profit.

Negli ultimi anni TPER ha stabilito di dotare di una doppia denominazione alcune fermate, per richiamare il museo, il teatro o il centro di interesse culturale o istituzionale presente nelle vicinanze. Tra le fermate che hanno una doppia denominazione si cita Opificio Golinelli, Mast, Teatri di Vita, Mambo, Genus Bononiae, AVIS, Piazza dei Colori, l'Accademia Filarmonica di Bologna, il Museo nazionale dell'Ebraismo italiano e della Shoah a Ferrara.

Altre iniziative

Tutte le attività sotto elencate prevedono a vario titolo il coinvolgimento della comunità locale.

Promozione attività delle istituzioni

In considerazione del dialogo con gli stakeholder pubblici, TPER ha supportato enti locali, Regione e altre istituzioni nella realizzazione di importanti progetti in campo sociale.

Nello specifico, ha partecipato a due importanti eventi commemorativi sul territorio, ovvero la Commemorazione Ustica non si dimentica e la Commemorazione del 2 Agosto 1980, partecipando anche agli eventi collegati.

Altre iniziative delle istituzioni sono descritte nei paragrafi successivi per aree di riferimento (cultura, sport, spettacoli, etc.)

Promozione attività del Circolo Dozza

TPER sostiene il Circolo Autoferrotranvieri collaborando nelle attività che vedono coinvolti dipendenti e iscritti. Le iniziative riguardano il mondo dello sport, anche paraolimpico, della cultura e della scuola. Tra le iniziative del 2023 si cita il sostegno alla manifestazione ciclistica Dieci Colli che coinvolge tutta la città di Bologna e provincia.

Iniziative nel settore cultura e spettacolo

Si elencano di seguito alcune delle principali iniziative nel settore culturale, con indicazione degli enti con cui TPER ha collaborato con attività di sponsorizzazione, comarketing o attraverso donazioni.

ALMA MATER Season School	Partecipazione e sponsorizzazione
Asvis	Asvis Futuro
Bologna Experience	Basquiat Warhol Belloni
Cineteca di Bologna	Cinema ritrovato
Cineteca di Bologna	Bologna fotografata
Comune di Bologna	Bologna Estate
Comune di Bologna	Impronte digitali
Comune di Bologna	Eccezionale
Comune di Bologna	Various Voices
Comune di Bologna	Biografilm Festival
Comune di Bologna	Costellazione
Comune di Bologna	Si gira – Cinema in quartiere
Comune di Bologna	Lucio Saffaro fra arte e scienza
Comune di Bologna	Costellazioni 2023
Comune di Bologna	Dance final
Comune di Bologna	Concetto Pozzati mostra Belloni
Comune di Bologna	BJF – Bologna Jazz festival
Comune di Bologna	Festival narrativo del Paesaggio
Comune di Ferrara	Rinascimento a Ferrara – Palazzo dei Diamanti
Comune di Ferrara	Achille Funi – palazzo dei Diamanti
Confindustria	Premio estense
Fondazione Golinelli Mast	Oltre il tempo
MEIS Museum	Festa del libro ebraico
MEIS Museum	Case di Vita – sinagoghe e cimiteri in Italia
MEIS Museum	Ebrei nel novecento italiano
MEIS Museum	Sotto lo stesso cielo
Mozart14	INIZIATIVA
Musica Insieme	Musica Insieme
Musica Insieme	Festival Respighi
Produzioni cinematografiche diverse	Riprese episodi SNAFU

Teatro Comunale	Sostegno attività stagione 2023
Teatro Testoni ragazzi	Sostegno attività stagione 2023
Università di Bologna	Ripensaci – notte europea dei ricercatori
Università di Bologna	MASTER GIORNALISMO

Iniziative nel settore dello sport

In campo sportivo, TPER ha supportato le seguenti iniziative con le rispettive associazioni o enti di riferimento:

Comune di Bologna	Bologna Marathon
CIP Ferrara	PROMOZIONE SPORT PARALIMPICO
Circolo Dozza	Dieci Colli Circolo Dozza
Comune di Bologna	Run Tune Up – Mezza Maratona di Bologna
Comune di Bologna	Bologna Sport day
Comune di Bologna	Strabologna

Ambiente, salute, parità di genere e diritti umani

In campo diritti umani, salute, parità di genere e ambiente è stato dato sostegno alle seguenti iniziative.

ANT	5 per mille
Armonie	Voci di donne
Casa delle donne	Casa delle donne per non subire violenza
Comune di Bologna	Parchi in movimento
Comune di Bologna	Non mi convinci mica
Comune di Bologna	Mezzi per tutte
Comune di Ferrara	Non ci casco – servizio di sostegno psicologico
Dedalus	Relazioni – esercizio dei sensi
Gli amici di Luca	Congiungivite – Giornata nazionale dei risvegli
Komen	Race for the cure
Mondo donna	Sostegno gratuito per le donne
UDI – Unione donne	Linea telefonica centro antiviolenza h24
Vicini d'istanti	STOP! Re-think, re-duce, re-cycle

Eventi e manifestazioni

L'azienda ha partecipato in particolare ai seguenti eventi

- ASSTRA – Convegno nazionale
- Confindustria – Farete
- Fiera Rimini – International Bus Expo
- HESE HYDROGEN ENERGY SUMMIT EXPO
- Settimana europea della mobilità

Sostegno associazioni no profit

Si riportano di seguito gli enti e le associazioni supportate a vario titolo da TPER. Per ciascun ente si riporta il settore di riferimento

- AGEOP
- AIL
- ANT
- Antoniano
- CEFA
- CUCINE POPOLARI
- FANEP
- KOMEN CONFEZIONI NATALIZIE
- MEDICI SENZA FRONTIERE
- SAVE THE CHILDREN
- SUCCEDE SOLO A BOLOGNA APS
- TELETHON

TPER inoltre ha collaborato a vario titolo con i seguenti Enti e associazioni (di alcune delle quali è anche membro):

- CIFI
- Cineteca di Bologna
- CLUB ITALIA
- Fondazione innovazione Urbana
- Global Compact
- Impronta Etica
- Metropoli di Paesaggio Ferrara
- Mipim
- Polis
- Rete Capo D

DNF

GRI CONTENT INDEX – INDICE DEGLI INDICATORI GRI

Statement of use	La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo TPER relativa all'esercizio 2022 [01 gennaio – 31 dicembre 2022] è stata redatta secondo l'opzione di rendicontazione In accordance with the GRI Standards (in conformità ai GRI Standards).
GRI 1 adottati	GRI 1 Foundation 2021
GRI Sector Standards	Non disponibili / non applicabili

GRI Standards — Informativa generale

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
GRI 2 – Informative Generali – versione 2021						
L'ORGANIZZAZIONE E LE SUE PRASSI DI RENDICONTAZIONE						
2.1	Dettagli organizzativi	TPER				
2.2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Nota metodologica				
2.3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Nota metodologica				
2.4	Revisione delle informazioni	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Nota metodologica				
2.5	Assurance esterna	Relazione della società di revisione				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
ATTIVITÀ E LAVORATORI						
2.6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	TPER				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Contesto di riferimento e scenari				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Il quadro normativo e regolatorio				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / La pianificazione locale				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Servizi per il territorio				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / I mezzi TPER				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Investimenti e innovazione				
2.7	Dipendenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione e turnover				
2.8	Lavoratori non dipendenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione e turnover	2-8 a	Informazioni non disponibili/ incomplete	Informativa riferita ai partner del servizio di trasporto pubblico / dato non disponibile	
2.9	Struttura e composizione della governance	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
2.10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
2.11	Presidente del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
2.12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
2.13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti					
2.14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità					
2.15	Conflitti d'interesse					
2.16	Comunicazione delle criticità					
2.17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
2.18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
2.19	Norme riguardanti le remunerazioni	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
2.20	Procedura di determinazione della retribuzione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
2.21	Rapporto di retribuzione totale annuale	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
STRATEGIA, POLITICHE E PRASSI						
2.22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Nota metodologica				
2.23	Impegno in termini di policy	TPER				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Strategia e obiettivi / Sistema dei trasporti e mobilità sostenibile				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
2.24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Strategia e obiettivi / Sistema dei trasporti e mobilità sostenibile				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
2.25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
2.26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
2.27	Conformità a leggi e regolamenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Compliance				
2.28	Appartenenza ad associazioni	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Adesioni ed associazioni				
COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER						
2.29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Gli stakeholder				
2.30	Contratti collettivi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Le relazioni industriali				

GRI Standards
— Informativa Temi materiali / Indicatori specifici

La tabella riporta il riferimento ai GRI Topic Standards utilizzati per la rendicontazione dei temi materiali. Per una miglior comprensione del contenuto si evidenzia quanto segue:

- Gli standard riportati nella tabella sono quelli relativi alla rendicontazione dei temi materiali identificati.
- Eventuali informative / indicatori (requisiti) compresi negli standard riferiti ai temi materiali, ma non rilevanti o non applicabili rispetto alle caratteristiche del modello di business e degli impatti vengono riportati nell'elenco, ma evidenziati come omissis in quanto non pertinenti.
- Viene data invece evidenza delle eventuali omissioni (omissis) e relative motivazioni per le informative / indicatori (requisiti), compresi negli standard riferiti ai temi materiali, ma non rendicontati, in tutto o in parte, in relazione alla non disponibilità delle informazioni e dei dati quantitativi.
- Ove non diversamente specificato, sono stati utilizzati i GRI Standards pubblicati nel 2016. Per l'informativa sui temi di prelievi idrici ed in materia di salute e sicurezza sul lavoro sono stati rispettivamente utilizzati gli standard GRI 303 Acqua e scarichi e GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro, pubblicati nel 2018. Relativamente all'informativa sui rifiuti è stata adottato lo standard GRI 306 Rifiuti, pubblicato nel 2020. In materia di rendicontazione delle tematiche fiscali è stato applicato il GRI 207 Imposte (2019).
- Standard di settore non pubblicati / disponibili (non applicabili).

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021						
3.1	Processo di determinazione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Temi materiali / Il processo di identificazione, valutazione e prioritizzazione delle tematiche				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Nota metodologica				
3.2	Elenco di temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Temi materiali / I temi materiali di TPER				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE EFFICIENZA ENERGETICA						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / I mezzi TPER				
STANDARD GRI SPECIFICI						
302	**Energia**					
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / I consumi energetici				
302-2	Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / I consumi energetici				
302-3	Intensità energetica	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Indice intensità consumo di energia				
302-4	Riduzione del consumo di energia	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / I consumi energetici				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE INQUINAMENTO ARIA ACQUA SUOLO: EMISSIONI GHG E ALTRE EMISSIONI						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / I mezzi TPER				
STANDARD GRI SPECIFICI						
305	**Emissioni**					
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Le emissioni di CO2				
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Le emissioni di CO2				
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Le emissioni di CO2				
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Indice intensità emissioni				
305-5	Riduzione delle emissioni di GHG	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
305-6	Emissioni di sostanze dannose per ozone (ODS, "ozone-depleting substances")		306-5	Informazioni non disponibili/ incomplete	Informazioni non disponibili/ incomplete	
305-7	Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Le altre emissioni dannose per l'ambiente e la salute umana – inquinanti locali				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE RISORSE NATURALI – RIFIUTI / ECONOMIA CIRCOLARE						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Risorse idriche – prelievi e scarichi				
STANDARD GRI SPECIFICI						
303	**Acqua e scarichi idrici**					
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Risorse idriche – prelievi e scarichi				
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Risorse idriche – prelievi e scarichi				
303-3	Prelievo idrico	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Risorse idriche – prelievi e scarichi				
303-4	Scarico di acqua		303-4	Non pertinente	Informativa non pertinente rispetto a settore / modello di business	

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
303-5	Consumo di acqua		303-5	Non pertinente	Informativa non pertinente rispetto a settore / modello di business	
306	**Rifiuti – 2020**					
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti				
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti				
306-3	Rifiuti prodotti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti				
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti				
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE INQUINAMENTO ARIA ACQUA SUOLO: RUMORE E VIBRAZIONI						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Sostenibilità ambientale / Inquinamento acustico (rumore e vibrazioni)				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / I mezzi TPER				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Strategia e obiettivi / Sistema dei trasporti e mobilità sostenibile				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
TEMA MATERIALE PRIVACY E SICUREZZA DEI DATI						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Tutela della privacy e cyber security				
STANDARD GRI SPECIFICI						
418	Privacy dei clienti					
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Tutela della privacy e cyber security				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE QUALITÀ E CONFORMITÀ DEL SERVIZIO						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Qualità e conformità dei servizi				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
STANDARD GRI SPECIFICI						
417	**Marketing ed etichettatura**					
417-1	Requisiti in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Qualità e conformità dei servizi				
417-2	Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Qualità e conformità dei servizi				
417-3	Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Qualità e conformità dei servizi				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE SICUREZZA DELLA CLIENTELA						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Salute e sicurezza della clientela				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
STANDARD GRI SPECIFICI						
416	**Salute e sicurezza dei clienti**					
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Salute e sicurezza della clientela				
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Clienti / Salute e sicurezza della clientela				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE GESTIONE E SOSTENIBILITÀ						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Catena di fornitura				
STANDARD GRI SPECIFICI						
308	**Valutazione ambientale dei fornitori**					
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Catena di fornitura				
308-2	Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese		308-2	Non pertinente	Informativa non ritenuta di particolare rilevanza rispetto a settore / modello di business	
414	**Valutazione sociale dei fornitori**					
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Catena di fornitura				
414-2	Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese		414-2	Non pertinente	Informativa non ritenuta di particolare rilevanza rispetto a settore / modello di business	

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE OCCUPAZIONE						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione e turnover				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Le relazioni industriali				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Il rispetto delle norme aziendali e dei codici di comportamento				
STANDARD GRI SPECIFICI						
401	**Occupazione**					
401-1	Nuove assunzioni e turnover	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione e turnover				
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione e turnover				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE FORMAZIONE E SVILUPPO COMPETENZE DIPENDENTI						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione				
STANDARD GRI SPECIFICI						
404	**Formazione e istruzione**					
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione				
404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione		404-2	Non pertinente	Non adottati in esigenze specifiche e significative	
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle prestazioni e dello sviluppo di carriera					

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE RISORSE UMANE: DIVERSITÀ, PARI OPPORTUNITÀ E INCLUSIONE						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Le relazioni industriali				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Il rispetto delle norme aziendali e dei codici di comportamento				
STANDARD GRI SPECIFICI						
401	**Occupazione**					
401-3	Congedo parentale	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità				
405	Diversità e pari opportunità					
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Organi societari e modello di governance				
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
406	**Non discriminazione**					
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
STANDARD GRI SPECIFICI						
403	**Salute e sicurezza sul lavoro – 2018**					
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-3	Servizi di medicina sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Politiche e sistema di gestione				
403-9	Infortuni sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Infortuni				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Salute e sicurezza esterni				
403-10	Malattie professionali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Salute e sicurezza sul lavoro / Malattie professionali				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE INTEGRITÀ E CONDOTTA ETICA DEL BUSINESS						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il sistema di gestione integrato e le politiche				
STANDARD GRI SPECIFICI						
205	Anticorruzione					
205-1	Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Prevenzione della corruzione				
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Prevenzione della corruzione				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Governance e condotta responsabile del business / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione				
206	**Comportamento anticoncorrenziale**					
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche				
207	**Imposte – 2019**					
207-1	Approccio alla fiscalità	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Trasparenza fiscale				
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Trasparenza fiscale				
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Trasparenza fiscale				
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Etica e integrità / Trasparenza fiscale				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE SOLIDITÀ PATRIMONIALE, PERFORMANCE ECONOMICA, DISTRIBUZIONE DI VALORE						
3.3	Gestione dei temi materiali	La performance economico finanziaria / Valore economico distribuito				
STANDARD GRI SPECIFICI						
201	**Performance economiche**					
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	La performance economico finanziaria / Valore economico distribuito				
201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico		201-2	Informazioni non disponibili/ incomplete	TPER non ha al momento elaborato scenari quantitativi	
201-3	Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023				
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	La performance economico finanziaria / Valore economico distribuito				

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
TEMA MATERIALE INVESTIMENTI E INNOVAZIONE DEL TERRITORIO (IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI)						
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Investimenti e innovazione				
		La performance economico finanziaria / Struttura patrimoniale-finanziaria				
STANDARD GRI SPECIFICI						
203	**Impatti economici indiretti**					
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	La performance economico finanziaria / Struttura patrimoniale-finanziaria				
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / Investimenti e innovazione				
203-2	Impatti economici indiretti significativi	La performance economico finanziaria / Analisi dell'impatto economico sul territorio – analisi del valore esteso				
204	**Pratiche di approvvigionamento**					
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	La performance economico finanziaria / Analisi dell'impatto economico sul territorio – analisi del valore esteso				
TEMA MATERIALE COMUNITÀ LOCALI E RELAZIONI CON IL TERRITORIO						

Informativa		Ubicazione	Omissione			Standard di Settore GRI
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	N. di Rif.
3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'impegno di TPER nel territorio / Territorio e comunità locali				
STANDARD GRI SPECIFICI						
413	**Comunità locali**					
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF / L'impegno di TPER nel territorio / Territorio e comunità locali				
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle		413-2	Non pertinente	Informativa non ritenuta di particolare rilevanza rispetto a settore / modello di business	

DNF

TABELLE TASSONOMIA UE — REGOLAMENTO EU 2021/2178

Modello – Quota di fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2023 — Parte 1

Esercizio finanziario		2023				Criteri per il contributo sostanziale (%)					
		Codice		Ricavi (Euro milioni)	Quota ricavi	Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi
		Obiettivo	Attività #		%	SI | NO | N/AMM					
A.1 ATTIVITÀ ECOSOSTENIBILI ATTIVITÀ ALLINEATE ALLA TASSONOMIA<											
Trasporto pubblico locale	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM	6.3	171,02	58,2%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Trasporto merci	Trasporto ferroviario di merci	CCM	6.2	6,87	2,3%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Manutenzione ferroviaria	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM	6.14	9,75	3,3%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Altri servizi di mobilità	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM	6.5	2,65	0,9%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Ricavi da attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			190,29	64,7%	64,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Di cui abilitanti			9,75	25,9%	25,9%					
	Di cui di transizione			171,02	38,8%	38,8%					
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla tassonomia)											
Trasporto pubblico locale	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM	6.3	76,26	25,9%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Trasporto merci	Trasporto ferroviario di merci	CCM	6.2	17,68	6,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Manutenzione ferroviaria	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM	6.14	9,79	3,3%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Altri servizi di mobilità	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM	6.5	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Ricavi da attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)			103,73	35,3%	35,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Totale ricavi da attività ammissibili (A.1 + A.2)			294,03	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Quota di ricavi / ricavi totali	
	Allineata alla Tassonomia per Obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per Obiettivo
CCM	64,7%	35,3%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,0%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%
Totale	64,7%	35,3%
	0,0%	0,0%

Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Garanzie minime di salvaguardia	Quota spese operative allineate alla tassonomia	Categoria attività abilitante	Categoria attività transizione
Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi				
						SI | NO	%	A	T
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	53,0%		T
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	3,0%		
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	4,0%	A	
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	1,0%		
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	61,0%		
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	4,0%	A	
							53,0%		T
							0,0%		
							0,0%		
							0,0%		
							0,0%		

Modello – Quota di fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2023 — Parte 2

Esercizio finanziario		2023			Criteri per il contributo sostanziale (%)					
		Codice	Ricavi (Euro milioni)	Quota ricavi	Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi
		Obiettivo	Attività #	%	SI | NO | N/AMM					
B	**Attività non ammissibili alla tassonomia**									
Codici attività	"Codice: abbreviazione obiettivo al quale l'attività economica può apportare un contributo sostanziale - numero della sezione dell'attività nel corrispondente allegato dell'obiettivo. Se le attività possono apportare un contributo sostanziale a più di un obiettivo: indicati i codici per tutti gli obiettivi"									
	Mitigazione dei cambiamenti climatici	CCM								
	Adattamento ai cambiamenti climatic	CCA								
	Acque e risorse marine	WTR								
	Economia circolare	CE								
	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	PPC								
	Biodiversità ed ecosistemi	BIO								
A.1	L'attività è ammissibile alla tassonomia e allineata alla tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente	SI								
	L'attività è ammissibile alla tassonomia ma non è allineata alla tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente	NO								
	Se l'attività economica contribuisce in modo sostanziale a più obiettivi ambientali, le imprese non finanziarie indicano, in grassetto, l'obiettivo ambientale più importante al fine del calcolo dei KPI delle imprese finanziarie, evitando il doppio conteggio.									
A.2	Attività ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente	AM								
	Attività non ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente	N/AM								
	Non ammissibile; l'attività non è ammissibile alla tassonomia per l'obiettivo pertinente	N/AM								

Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Garanzie minime di salvaguardia	Quota spese operative allineate alla tassonomia	Categoria attività abilitante	Categoria attività transizione
Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi				
						SI | NO	%	A	T

Modello – Quota delle spese in conto capitale (CapEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2023

Esercizio finanziario		2023				Criteri per il contributo sostanziale (%)					
		Codice		Ricavi (Euro milioni)	Quota ricavi	Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi
		Obiettivo	Attività #		%	SI | NO | N/AMM					
A.1 ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
A.1 **Attività [Business Unit]**	**Attività ecosostenibili Attività allineate alla tassonomia**										
Trasporto pubblico locale	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM	6.3	53,5	97,2%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Trasporto merci	Trasporto ferroviario di merci	CCM	6.2	0,2	0,3%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Manutenzione ferroviaria	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM	6.14	0,2	0,4%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Altri servizi di mobilità	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM	6.5	1,1	2,1%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	CapEx da attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			55,0	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Di cui abilitanti			54,6	99,3%						
	Di cui di transizione			0,4	0,7%						
A.2 **Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla tassonomia)**											
Trasporto pubblico locale	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM	6.3	0,2	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Trasporto merci	Trasporto ferroviario di merci	CCM	6.2	0,3	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Manutenzione ferroviaria	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM	6.14	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
Altri servizi di mobilità	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM	6.5	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	CapEx da attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)			0,4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Totale CapEx da attività ammissibili (A.1 + A.2)			55,5	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
B **Attività non ammissibili alla tassonomia**											
	CapEx da attività non ammissibili alla tassonomia) (B)			-	0,0%						
	Totale (A) + (B)			55,5	100,0%						
		Quota di CapEx / CapEx totali									
			Allineata alla Tassonomia per Obiettivo		Ammissibile alla Tassonomia per Obiettivo						
		CCM	100,0%		-						
		CCA	0,0%		-						
		WTR	0,0%		-						
		CE	0,0%		-						
		PPC	0,0%		-						
		BIO	0,0%		-						
		Totale	100,0%		-						
			0,0%		-						

Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Garanzie minime di salvaguardia	Quota spese operative allineate alla tassonomia	Categoria attività abilitante	Categoria attività transizione
Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi				
						SI | NO	%	A	T
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	100,0%		T
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI			
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI			
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI			
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	100,0%		
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI		A	
							100,0%		T
							0,0%		
							0,0%		
							0,0%		
							0,0%		
							0,0%		

Modello – Quota delle spese operative (OpEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno N

Esercizio finanziario			2023				Criteri per il contributo sostanziale (%)					
			Codice		Ricavi (Euro milioni)	Quota ricavi	Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi
			Obiettivo	Attività #		%	SI | NO | N/AMM					
A	**ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA**											
A.1	**Attività [Business Unit]**	**Attività ecosostenibili Attività allineate alla tassonomia**										
	Trasporto pubblico locale	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM	6.3	9,34	36,8%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Trasporto merci	Trasporto ferroviario di merci	CCM	6.2	1,65	6,5%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Manutenzione ferroviaria	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM	6.14	2,94	11,6%	SI	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
A.2	**Attività [Business Unit]**	**"Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla tassonomia)"**										
	Trasporto pubblico locale	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM	6.3	4,16	16,4%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Trasporto merci	Trasporto ferroviario di merci	CCM	6.2	4,25	16,7%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Manutenzione ferroviaria	Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM	6.14	2,96	11,6%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
	Altri servizi di mobilità	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM	6.5	–	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM
		"OpEx da attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)"			11,37	44,8%	44,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
		Totale OpEx da attività ammissibili (A.1 + A.2)			25,4	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
B		**Attività non ammissibili alla tassonomia**										
		OpEx da attività non ammissibili alla tassonomia) (B)										
		Totale (A) + (B)			25,4	100,0%						

	Quota di OpEx / OpEx totali	
	Allineata alla Tassonomia per Obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per Obiettivo
CCM	55,2%	44,8%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,0%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%
Totale	55,2%	44,8%
	0,0%	0,0%
	Check	Check

Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH)						Garanzie minime di salvaguardia	Quota spese operative allineate alla tassonomia	Categoria attività abilitante	Categoria attività transizione
Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ ecosistemi				
						SI | NO	%	A	T
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	32,0%		T
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	9,0%		
SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	11,0%	A	
							18,0%		
							15,0%		
							14,0%		
							0,0%		
							47,0%		
							47,0%		

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO

Signori Azionisti,
A conclusione della presente esposizione, Vi invitiamo a:

a. discutere e approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 dal quale risulta un utile dell'esercizio di euro
b. destinare l'utile dell'esercizio:
    - per 658.965,07 a riserva legale;
    - per 2.635.860,26 euro a riserva straordinaria.

Alla data di approvazione del bilancio le azioni proprie sono pari a n. 111.480.

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente e Amministratore delegato
Giuseppina Gualtieri

Bologna, 29 maggio 2023

We Move

2.

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2023

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Attività materiali	1	**193.261**	**183.133**
Materiale rotabile		170.917	166.985
Infrastrutture		16.797	10.654
Immobili		3.367	3.228
Altre attività materiali		2.180	2.266
Attività immateriali	2	**12.952**	**16.277**
Diritti concessori		12.488	15.875
Altre attività immateriali		464	402
Attività per diritti d'uso	3	**9.362**	**8.861**
Partecipazioni	4	**24.151**	**17.274**
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		20.808	13.931
Partecipazioni contabilizzate al fair value		3.343	3.343
Attività finanziarie non correnti	5	**38.283**	**35.290**
Attività finanziarie per contributi			
Altre attività finanziarie		38.283	35.290
Attività per imposte anticipate	6	**3.453**	**2.823**
Altre attività non correnti			
Totale attività non correnti		**281.462**	**263.658**

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
ATTIVITÀ			
Attività correnti			
Attività commerciali	**7**	**89.686**	**88.675**
Rimanenze		25.416	24.659
Crediti commerciali		64.270	64.016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**8**	**70.497**	**60.387**
Attività finanziarie	**5**	**11.415**	**6.908**
Attività finanziarie per contributi		10.815	4.622
Altre attività finanziarie		600	2.286
Attività per imposte sul reddito	**9**		**2.543**
Altre attività correnti	**10**	**17.272**	**24.339**
Totale attività correnti		**188.870**	**182.852**
TOTALE ATTIVITÀ		**470.332**	**446.510**

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza di Gruppo		**179.224**	**171.155**
Capitale emesso		68.493	68.493
Azioni proprie		(189)	(189)
Riserve e utili portati a nuovo		102.338	101.327
Utile/(Perdita) dell'esercizio		8.582	1.524
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		**3.037**	**3.154**
Capitale emesso e riserve		3.139	3.073
Utile/(Perdita) dell'esercizio		(102)	81
Totale patrimonio netto	**11**	**182.261**	**174.309**
Passività non correnti			
Passività commerciali	**12**	**1.242**	**1.556**
Fondi per accantonamenti	**13**	**50.805**	**47.188**
Fondi per benefici a dipendenti		12.334	13.520
Altri fondi		38.471	33.668
Passività finanziarie non correnti	**14**	**24.624**	**32.913**
Prestiti obbligazionari		0	31.429
Finanziamenti a medio-lungo termine		24.232	25
Altre passività finanziarie non correnti		392	1.459
Passività per beni in leasing	**3**	**5.893**	**4.572**
Altre passività non correnti	**15**	**17.811**	**23.469**
Totale passività non correnti		**100.375**	**109.698**

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Passività correnti			
Passività commerciali	**12**	**58.872**	**66.706**
Quota corrente di fondi per accantonamenti	**13**	**5.840**	**6.092**
Fondi per benefici a dipendenti		833	1.072
Altri fondi		5.007	5.020
Passività finanziarie correnti	**14**	**60.732**	**32.074**
Quota corrente di prestiti obbligazionari		31.779	32.053
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine		1.935	21
Finanziamenti a breve termine		27.018	0
Altre passività finanziarie correnti		0	0
Quota corrente di passività per beni in leasing	**3**	**3.747**	**3.318**
Passività per imposte sul reddito correnti	**9**	**254**	**0**
Altre passività correnti	**15**	**58.251**	**54.313**
Totale passività correnti		**187.696**	**162.503**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		**470.332**	**446.510**

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
RICAVI			
Servizi linea TPL	16	207.991	186.160
Servizi linea ferrovia	17	27.549	28.223
Parcheggi e car sharing	18	2.256	2.062
Altri ricavi	19	56.230	73.989
Totale ricavi		**294.026**	**290.434**
COSTI			
Costo del personale	20	107.752	106.902
Costi per servizi	21	92.293	92.431
Costi per materie	22	48.045	54.699
Godimento beni di terzi	23	4.553	2.952
Altri costi operativi	24	5.093	5.941
Ammortamenti		20.064	21.137
Ammortamenti attività materiali	1	16.111	16.615
Ammortamenti attività immateriali	2	656	727
Ammortamenti diritti d'uso	3	3.297	3.795
Svalutazioni/(ripristini) di valore		4.889	2.840
Svalutazioni/(ripristini) di valore di attività finanziarie	5–7–10	1.889	491
Svalutazioni/(ripristini) di valore di attività non finanziarie	1	3.000	2.349
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	5.993	1.653
Totale costi		**288.682**	**288.556**

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
RISULTATO OPERATIVO		5.344	1.878
Proventi finanziari		**3.851**	**2.496**
Altri proventi finanziari		3.851	2.496
Oneri finanziari		**7.461**	**2.496**
Oneri da prestiti obbligazionari		1.136	1.798
Oneri da finanziamenti		2.493	398
Altri oneri finanziari		3.832	300
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI	**26**	**(3.610)**	**(0)**
Quota dell'utile/(perdita) di partecipazione contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	**4**	**7.162**	**(357)**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÁ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		**8.896**	**1.521**
(Oneri)/Proventi fiscali		(416)	84
Imposte correnti sul reddito	27	(973)	(232)
Imposte differite	6	557	316
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		**8.480**	**1.605**
di cui:			
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		8.582	1.524
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		(102)	81

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Migliaia di euro		Note	31/12/2023	31/12/2022
Utile (Perdita) dell'esercizio	**(a)**		**8.480**	**1.605**
Utile/(perdite) da valutazioni delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		4	(283)	1.126
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico	**(b)**		**(283)**	**1.126**
Utili/(perdite) da valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti			**(303)**	**2.451**
Effetti fiscali		6	73	(204)
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico	**(c)**		**(230)**	**2.247**
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo	**(d=b+c)**		**(513)**	**3.373**
RISULTATO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		**11**	**7.967**	**4.978**
di cui:				
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			8.069	4.886
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi			(102)	92

We
Move

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO					
Migliaia di euro	**Note**	**Capitale emesso**	**Riserva per valutazioni delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto**	**Azioni proprie**	**Altre riserve**
Saldo al 31.12.2021		**68.493**	**(339)**	**(189)**	**63.916**
Risultato economico complessivo dell'esercizio			1.126		
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni					
– Dividendi					
– Acquisto azioni proprie					
– Allocazione del risultato dell'esercizio precedente					2.619
– Altre variazioni					
Saldo al 31.12.2022	**11**	**68.493**	**787**	**(189)**	**66.535**
Risultato economico complessivo dell'esercizio			(283)		
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni					
– Dividendi					
– Acquisto azioni proprie					
– Allocazione del risultato dell'esercizio precedente					1.687
– Variazione del perimetro di consolidamento					
– Altre variazioni					
Saldo al 31.12.2023	**11**	**68.493**	**504**	**(189)**	**68.222**

Utile/perdita attuariali	Utili/(perdite) portate a nuovo	Utile/perdita dell'esercizio	Totale		
(1.651)	**31.818**	**6.721**	**168.769**	**3.140**	**171.909**
2.236		1.524	4.886	92	4.978
		(2.500)	(2.500)	(78)	(2.578)
			-	-	-
	1.602	(4.221)	-	-	-
			-	-	-
585	**33.420**	**1.524**	**171.155**	**3.154**	**174.309**
(230)		8.582	8.069	(102)	7.967
			-	(64)	(64)
			-	0	-
	(163)	(1.524)	-	0	-
			-	49	49
			-	-	**-**
355	**33.257**	**8.582**	**179.224**	**3.037**	**182.261**

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
Utile/(perdita) dell'esercizio		**8.480**	**1.605**
Ammortamenti	1–2–3	20.064	21.137
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	5.993	6.586
Quota dell'(utile)/perdita delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	4	(7.162)	357
Proventi ed (oneri) finanziari		3.610	828
Svalutazioni/(ripristini) di valore di attività finanziarie	5–7–10	1.889	491
Svalutazioni/(rivalutazioni) di valore di attività non correnti	1	3.000	2.349
Minusvalenze/(plusvalenze) da realizzo di attività non correnti	1	(243)	45
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		2.453	17.300
Flussi di cassa netto da attività operativa		**38.084**	**50.698**
Investimenti in attività materiali	1	(64.389)	(30.257)
Investimenti in attività immateriali	2–3	(4.905)	(4.789)
Investimenti in partecipazioni		0	0
Investimenti al lordo dei contributi		**(69.294)**	**(35.046)**
Contributi su attività materiali	1	24.121	26.715
Contributi su attività immateriali			0
Contributi su investimenti		**24.121**	**26.715**
Disinvestimenti in attività materiali	1	331	804
Disinvestimenti in attività immateriali	2	776	13
Disinvestimenti in partecipazioni		3	0
Disinvestimenti		**1.110**	**817**
Flusso di cassa netto per attività di investimento		**(44.063)**	**(7.514)**

Migliaia di euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
Dividendi corrisposti	11	(64)	(78)
Variazione delle passività per beni in leasing	3	1.750	8
Emissione/(rimborsi) di prestiti obbligazionari	14	(31.667)	(31.667)
Accensione di finanziamenti a medio–lungo termine		27.136	0
Rimborso di finanziamenti a medio–lungo termine	14	(1.015)	(41)
Accensione di finanziamenti a breve termine		48.000	0
Rimborso di finanziamenti a breve termine		(20.982)	0
Proventi finanziari incassati	26	1.024	102
Interessi passivi		(3.640)	(2.124)
Altri oneri finanziari	26	(1.624)	(249)
Variazione delle altre attività finanziarie	5	(1.762)	1.362
Variazioni delle altre passività finanziarie	14	(1.067)	579
Flusso di cassa netto da attività finanziaria		**16.089**	**(32.108)**
Flusso di cassa netto di periodo		**10.110**	**11.076**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio		60.387	49.311
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio		70.497	60.387

NOTE ILLUSTRATIVE

Informazioni generali

Il core business del Gruppo TPER (nel seguito anche "Gruppo") è rappresentato dall'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale e regionale su gomma e ferroviario.

La Capogruppo è TPER S.p.A. (nel seguito "TPER" o "Società" o "Capogruppo"), società per azioni con la sede legale in Bologna, Via di Saliceto, 3. La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

Alla data di predisposizione del presente bilancio nessun socio detiene il controllo. La Regione Emilia–Romagna è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di TPER (46,13%). Gli altri soci sono il Comune di Bologna (30,11%), la Città Metropolitana di Bologna (18,79%), l'Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%), Ravenna Holding S.p.A. (0,04%) e la Provincia di Parma (0,04%). TPER è inoltre titolare di 111.480 azioni proprie (0,16%).

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 nella riunione del 27 maggio 2024.
Il presente bilancio è assoggettato a revisione legale da parte della PWC S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti sino all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2026.

Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è redatto ai sensi degli art. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005, nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle altre imprese consolidate.

Il bilancio consolidato è predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board* e omologati dalla Commissione Europea, che comprendono le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC) nonché i precedenti *International Accounting Standards* (IAS) e le precedenti interpretazioni dello *Standard Interpretations Committee* (SIC) ancora in vigore. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Il bilancio consolidato è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale–finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative ed è redatto applicando il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritte nella nota n.3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati". La situazione patrimoniale–finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Il conto economico ed il

conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato dell'esercizio, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a patrimonio netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di patrimonio netto rappresenta le variazioni intervenute nell'esercizio nelle singole voci che lo compongono, mentre il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "*Conceptual Framework for Financial Reporting*" e non si sono verificate circostanze che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta la valuta funzionale della Capogruppo e di tutte le società controllate, nonché quella di presentazione del presente bilancio consolidato.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Ai fini di una più puntuale comparazione alcuni valori dell'esercizio precedente sono stati oggetto di riclassifica. In particolare, dette riclassifiche hanno interessato le variazioni dei fondi per accantonamenti che sono state, ove possibile, classificate per natura nelle singole voci di conto economico.

Si evidenzia che i valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione rispetto a quelli presentati nel bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche ai saldi delle voci dell'esercizio precedente.

Con riferimento alla disciplina introdotta dalla direttiva n. 2013/50/UE, c.d. direttiva *trasparency*) che ha previsto che il complesso dei documenti che compone la relazione finanziaria annuale debba essere predisposto in un formato elettronico unico di comunicazione conforme al regolamento delegato (UE) n. 2018/815 del 17 dicembre 2018 (G.U.U.E. L143 del 29 maggio 2019) noto come European Single Electronic Format (ESEF) dagli esercizi finanziari aventi inizio dal 1° gennaio 2021, risulta applicabile al Gruppo TPER l'esenzione di cui all'articolo 83, comma 1, lettera b) del Regolamento Consob n. 11971/1999 (Emittenti), in quanto TPER ha emesso "*esclusivamente titoli di debito ammessi alla negoziazione in un mercato regolamentato il cui valore nominale unitario è di almeno 100.000 euro".*

Criteri, procedure e area di consolidamento

Nel perimetro di consolidamento sono incluse la Capogruppo e le imprese su cui TPER, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso della maggioranza dei voti esercitabili in assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscano il potere sull'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

Le società controllate, consolidate con il metodo integrale, sono le seguenti:

Ragione sociale	Sede legale	Capitale sociale	Interessenza del gruppo (%)
OMNIBUS S.c.r.l.	Via di Saliceto, 3 – Bologna	80.000	51,00
TPF S.c.r.l.	Via S. Trenti, 35 – Ferrara	10.000	97,00
TPB S.c.r.l.	Via di Saliceto, 3 – Bologna	10.000	85,00
MA.FER S.r.l.	Via di Saliceto, 3 – Bologna	3.100.000	100,00
DINAZZANO PO S.p.A.	Piazza Guglielmo Marconi 11 – Reggio Emilia	38.705.000	95,35
SST S.r.l.	Via S. Trenti, 35 – Ferrara	500.000	51,00
HERM S.r.l.	Via di Saliceto, 3 – Bologna	10.840.000	94,95
TPH2 S.c.r.l.	Via di Saliceto, 3 – Bologna	100.000	51,00

Si evidenzia che il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 si è modificato rispetto a quello del 31 dicembre 2022 per effetto dell'inclusione della neocostituita TPH2 S.c.r.l., operante nella realizzazione, nello sviluppo di know–how, nella realizzazione, nella gestione e commercializzazione di tecnologie innovative in tema di impianti e soluzioni per la produzione e l'alimentazione ad idrogeno dei mezzi di trasporto.

Le entità sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo TPER ne acquisisce il controllo mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo TPER ne perde il controllo.

Il Gruppo TPER riesamina l'esistenza delle condizioni di controllo su una partecipata quando i fatti e le circostanze indichino che ci sia stata una variazione di uno o più elementi considerati per la verifica della sua esistenza. Ai fini dell'*assessment* sul requisito del controllo, il management analizza tutti i fatti e le circostanze, inclusi gli accordi con gli altri investitori, i diritti derivanti da altri accordi contrattuali e dai diritti di voto potenziali (call option, warrant, put option assegnate ad azionisti minoritari, ecc.).

Si segnala, infine, come, nella valutazione dell'esistenza dei requisiti del controllo non siano state riscontrate situazioni di controllo de facto.

Ai fini del consolidamento, i dati patrimoniali, finanziari ed economici delle società controllate sono redatti adottando per ciascuna chiusura contabile i medesimi principi contabili della Capogruppo; eventuali rettifiche di consolidamento sono apportate per rendere omogenee le voci che risultano influenzate dall'applicazione di principi contabili differenti.

Il consolidamento dei dati è effettuato sulla base dei seguenti criteri e metodi:

- adozione del metodo del consolidamento integrale, con evidenza delle interessenze di terzi nel patrimonio netto, nel risultato netto del conto economico e del conto economico complessivo, con iscrizione di attività, passività, ricavi e costi delle società controllate, prescindendo dalla relativa percentuale di possesso da parte del Gruppo
- eliminazione delle partite derivanti dai rapporti patrimoniali ed economici intercorsi tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, ivi incluso lo storno di eventuali utili e perdite non ancora realizzati
- eliminazione dei dividendi infragruppo e relativa attribuzione dei valori elisi alle riserve iniziali di patrimonio netto
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni nelle imprese incluse nel perimetro di consolidamento e delle corrispondenti quote di patrimonio netto; attribuzione delle differenze positive o negative emergenti alle relative voci di competenza (attività, passività e patrimonio netto), definite con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, tenendo poi conto delle successive variazioni
- dopo l'acquisizione del controllo eventuali acquisti di quote dai soci di minoranza, o cessioni a questi di quote che non comportino la perdita del controllo dell'impresa, sono contabilizzate quali operazioni con gli azionisti e i relativi effetti sono riflessi direttamente nel patrimonio netto; ne deriva che eventuali differenze tra il valore della variazione di patrimonio netto di terzi e il corrispettivo pagato o incassato sono rilevate tra le variazioni del patrimonio netto di competenza di Gruppo.

Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2023 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi.

ATTIVITÀ MATERIALI

Un'attività materiale è rilevata se, e solo se: (a) è probabile che i benefici economici futuri associati alla voce affluiranno all'entità; e (b) il costo può essere misurato in modo affidabile.

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni.

I costi per il miglioramento, l'aggiornamento e la trasformazione di un'attività materiale sono rilevati ad incremento del costo iniziale quando è probabile che aumenteranno i futuri benefici economici attesi. I costi di sostituzione di componenti identificabili sono rilevati tra le attività materiali ed ammortizzati nel corso della loro vita utile. Il restante valore contabile della componente sostituita viene imputato a conto economico. Tutti gli altri costi di manutenzione e riparazione sono imputati a conto economico quando sostenuti.

L'importo ammortizzabile è la differenza tra il costo e il valore residuo al termine della vita utile. Il valore residuo di un'attività è l'importo stimato che un'entità attualmente otterrebbe dalla dismissione dell'attività, al netto dei costi stimati di dismissione, se l'attività fosse già dell'età e nella condizione prevista alla fine della sua vita utile.

A partire dal momento in cui l'attività è disponibile e pronta per l'uso, il valore ammortizzabile viene sistematicamente ammortizzato a quote costanti lungo la sua vita utile, definita come il periodo di tempo in cui si prevede che l'entità possa utilizzare l'attività.

Il valore residuo e la vita utile di un'attività sono rivisti almeno a ogni data di chiusura dell'esercizio e, se le aspettative differiscono dalle stime precedenti, la variazione è contabilizzata come variazione di una stima contabile secondo quanto previsto dallo IAS 8 Principi contabili, Modifiche nelle stime contabili ed errori.

Le attività con un uso strettamente correlato nell'ambito di una concessione sono ammortizzate durante il periodo di concessione o in funzione della loro vita utile se inferiore.

In particolare, ai fini della definizione del piano di ammortamento degli autobus e filobus utilizzati da TPER nell'ambito del Contratto di servizio Bologna e del Contratto di servizio Ferrara e destinati alla devoluzione, il valore da ammortizzare è definito sulla base della differenza tra il valore netto contabile all'inizio dell'esercizio ed il valore residuo, che nel caso specifico è rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine dei contratti di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario. Detto valore è cal-

colato secondo i criteri individuati dalla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.49 del 17 giugno 2015 e facendo riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore ammortizzabile è dunque ammortizzato sulla base della durata residua del contratto di servizio, tenuto conto, ove opportuno, di eventuali proroghe nonché della vita tecnica residua del bene.

Per tutte le altre tipologie di attività materiali, presentate per categorie omogenee, la tabella che segue evidenzia le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2023.

Vita utile	Anni
Terreni vita utile indefinita	indefinita
Fabbricati	10–39
Materiale rotabile	10–28
Impianti e macchinari	5–10
Altri beni	4–8

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte ad una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (impairment test), così come descritto nel seguito nello specifico paragrafo. Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro dismissione o quando nessun beneficio economico futuro è atteso dal loro utilizzo o dismissione; l'eventuale utile o perdita (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata nel conto economico dell'esercizio di dismissione.

ATTIVITÀ IMMATERIALI

Le attività immateriali sono le attività non monetarie identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento, quando acquisito a titolo oneroso.

L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando l'attività immateriale: (i) è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale oppure (ii) è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente o come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella capacità di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.

I costi relativi alle attività di sviluppo interno sono iscritti nell'attivo patrimoniale quando:
- il costo attribuibile all'attività immateriale è attendibilmente determinabile
- vi è l'intenzione, la disponibilità di risorse finanziarie e la capacità tecnica di rendere l'attività disponibile all'uso o alla vendita
- è dimostrabile che l'attività sia in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali sono iscritte al costo, che è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2023, presentate per categorie omogenee, sono riportate nella tabella seguente.

Vita utile	Anni
Diritti concessori	Pari alla durata delle concessioni
Software	3–5

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività immateriali, queste sono sottoposte ad una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore, così come descritto nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività".

Le attività immateriali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro dismissione o quando nessun beneficio economico futuro è atteso dal loro utilizzo o dismissione.

L'utile o la perdita derivante dalla cancellazione di un'attività immateriale è determinato come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore netto contabile del bene ed è rilevato nel conto economico quando l'attività è eliminata contabilmente.

ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO

In presenza di un contratto che ricada nella definizione di leasing, alla data di inizio del contratto è rilevata un'attività per diritto d'uso, pari al valore iniziale della corrispondente passività di leasing, più i pagamenti dovuti prima o contestualmente alla data di decorrenza contrattuale (ad es. spese di agenzia). Successivamente tale attività per diritto d'uso è valutata al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore e viene rettificato per qualsiasi rimisurazione della correlata passività. L'ammortamento inizia alla data di decorrenza del leasing, e si estende nel più breve tra la durata contrattuale e la vita utile dell'asset sottostante.

Il Gruppo si avvale della facoltà concessa dal principio di non applicazione delle disposizioni ai contratti di breve termine (con durata non oltre i dodici mesi) e a contratti in cui la singola attività sottostante sia di basso valore; per tali contratti, il Gruppo rileva a conto economico i canoni di leasing in contropartita di debiti commerciali.

AGGREGAZIONI AZIENDALI E AVVIAMENTO

Le operazioni di acquisizione di aziende e rami d'azienda sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'*acquisition method*, come previsto dall'IFRS 3; a tal fine le attività acquisite e le passività assunte e identificabili sono rilevate ai rispettivi *fair value* alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei *fair value*, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalla Società in cambio del controllo dell'entità acquisita. I costi accessori direttamente attribuibili all'operazione di aggregazione sono rilevati a conto economico quando sostenuti.

L'avviamento è iscritto quale differenza positiva tra il costo dell'acquisizione, maggiorato sia *del fair value* alla data di acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, sia del valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell'acquisita (questi ultimi valutati, per ciascuna operazione, al *fair value* oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell'acquisita), e il *fair value* di tali attività e passività.

Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari sostanzialmente autonomi che ci si attende beneficeranno delle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale.

Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione (incrementato delle componenti sopra illustrate) e il *fair value* delle attività e passività, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

L'eventuale avviamento relativo a partecipazioni non di controllo è incluso nel valore di carico delle partecipazioni relative a tali società.

Qualora non si disponga di tutte le necessarie informazioni per la determinazione dei *fair value* delle attività e passività acquisite, questi sono rilevati in via provvisoria nell'esercizio in cui si realizza l'operazione di aggregazione aziendale e rettificati, con effetto retroattivo, non oltre i dodici mesi successivi alla data dell'acquisizione.

Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)".

ACCORDI PER SERVIZI IN CONCESSIONE

Gli accordi per servizi in concessione sono rilevati conformemente all'interpretazione contenuta nell'IFRIC 12, in base alla quale, in presenza di determinate caratteristiche dell'atto di concessione le infrastrutture asservite all'erogazione di servizi pubblici in concessione sono iscritte nelle attività immateriali e/o nelle attività finanziarie a seconda se rispettivamente il concessionario abbia diritto a un corrispettivo da parte del cliente per il servizio fornito e/o abbia diritto a riceverlo dall'ente pubblico concedente.

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni in imprese collegate e joint venture sono valutate in base al metodo del patrimonio netto, rilevando a conto economico la quota di pertinenza del Gruppo degli utili o delle perdite maturate nell'esercizio, ad eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della società partecipata, diverse dalle operazioni con gli azionisti, che sono riflesse direttamente nel conto economico complessivo del Gruppo. Inoltre, con il suddetto metodo, ai fini della valutazione della partecipazione, sono determinati i *fair value* delle attività e delle passività detenute dalla partecipata al momento di acquisizione da parte del Gruppo, nonché l'eventuale avviamento (con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione), e la loro misurazione negli esercizi successivi sulla base dei principi contabili e criteri di valutazione illustrati nella presente nota.

In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in altre imprese sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di acquisizione, in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e, per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata, al momento di acquisizione, la facoltà di designazione al *fair value* con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva del patrimonio netto. Per queste ultime, al momento del realizzo, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono riclassificati nel conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)", sono ripristinate nel caso in cui vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Le partecipazioni vengono cancellate quando scadono i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivati dalle attività stesse o quando la partecipazione viene ceduta trasferendo sostanzialmente tutti i rischi e benefici ad essa connessi.

AZIONI PROPRIE

Il costo di acquisto delle azioni proprie è iscritto in riduzione del patrimonio netto. Gli effetti delle eventuali operazioni successive su tali azioni sono anch'essi rilevati direttamente a patrimonio netto quali operazioni intercorrenti tra soci.

RIMANENZE

Le rimanenze di magazzino, costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione, determinato attraverso l'applicazione del costo medio ponderato, e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

STRUMENTI FINANZIARI

Gli strumenti finanziari comprendono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, gli strumenti finanziari derivati e le attività e passività finanziarie (che per l'IFRS 9 includono, tra l'altro, i crediti e debiti commerciali). Gli strumenti finanziari sono rilevati nel momento in cui il Gruppo diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Comprendono denaro, depositi bancari o presso altri istituti di credito disponibili per operazioni correnti, conti correnti e altri valori equivalenti. Le disponibilità e mezzi equivalenti sono iscritte al *fair value* che, normalmente, coincide con il valore nominale.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari
- l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa (capitale e interessi).

La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del management circa il loro realizzo.

Le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono inizialmente iscritte al *fair value* dell'attività sottostante; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata applicando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzati.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla, e l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Infine, le eventuali residue attività finanziarie detenute diverse da quelle sopra descritte sono classificate come attività detenute per la negoziazione e sono valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Svalutazione delle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore delle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato il modello previsionale dell'*expected credit losses*' (ECL). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.
I fondi di svalutazione delle attività finanziarie sono determinati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*".

Il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre stage degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;

Il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i contract asset e i crediti derivanti da contratti di leasing, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere lifetime, pertanto non è richiesta la stage allocation. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method* gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- **Stage 1**: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da paramenti qualitativi (es. rating) e a eccezione di situazioni con evidenze oggettive di impairment. Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12–month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- **Stage 2**: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di impairment. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (Lifetime ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- **Stage 3**: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di impairment alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Il valore originario è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il valore del costo ammortizzato che l'attività finanziaria avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo, ad eccezione di quelle per le quali viene esercitata l'opzione irrevocabile, al momento di iscrizione, per la valutazione al *fair value* con rilevazione delle variazioni nel conto economico (per eliminare o ridurre l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione rispetto ad una attività anch'essa valutata al *fair value*).

Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per le quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzate. Qualora si verifichi la modifica di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche at-

traverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modifica risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modifiche sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) ed il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modifiche sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere ed alla contestuale rilevazione del *fair value* del nuovo strumento, con imputazione a conto economico della relativa differenza.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.

I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche con riferimento ad attività o passività prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di *fair value* accantonate nella riserva di *cash flow hedge* sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del *fair value* delle attività e delle passività oggetto di copertura (*fair value hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al *fair value*, con impatto a conto economico.

Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti o estinti e dunque perde il diritto alla percezione/pagamento dei flussi di cassa connessi allo strumento finanziario.

Passività per beni in leasing

La passività per il leasing, con natura di passività finanziaria, è inizialmente iscritta al valore attuale dei canoni di leasing non pagati alla data di decorrenza contrattuale; ai fini del calcolo del valore attuale il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale, definito per durata di finanziamento e per ciascuna società del Gruppo.

I pagamenti inclusi nella valutazione iniziale della passività per leasing comprendono:
- i pagamenti fissi, al netto di eventuali incentivi al leasing da ricevere
- i pagamenti variabili dovuti per il leasing che dipendono da un indice o un tasso, valutati inizialmente utilizzando un indice o un tasso alla data di decorrenza (es. adeguamenti ISTAT)
- il prezzo di esercizio dell'opzione di acquisto, se il locatario ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione.

Non sono invece inclusi nel valore iniziale della passività per leasing i pagamenti variabili che non dipendono da un indice o da un tasso. Tali pagamenti sono rilevati come un costo nel prospetto di Conto Economico, nel periodo in cui l'evento o la condizione che genera l'obbligazione si verifica.

Successivamente, la passività di leasing viene ridotta per riflettere i canoni di leasing pagati e incrementata per riflettere gli interessi sul valore che residua.

Il Gruppo ridetermina la passività per leasing (e apporta un corrispondente adeguamento al relativo diritto d'uso) in caso di modifica:
- della durata del leasing
- dei futuri pagamenti dovuti per il leasing, derivante da una variazione dell'indice o tasso utilizzato per determinare i pagamenti (es. ISTAT) ovvero per effetto di una ricontrattazione delle condizioni economiche.

Solo nel caso di una variazione significativa della durata del leasing o dei futuri pagamenti dovuti per il leasing, il Gruppo ridetermina il valore residuo della passività di leasing facendo riferimento al tasso di finanziamento marginale vigente alla data della modifica; in tutti gli altri casi, la passività di leasing è rideterminata utilizzando il tasso di sconto iniziale.

FONDI PER ACCANTONAMENTI

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando, alla data di riferimento, si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

BENEFICI PER DIPENDENTI

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici a medio–lungo termine garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano

e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento.

RICAVI DA CONTRATTI CON LA CLIENTELA

I ricavi sono flussi lordi di benefici economici derivanti dallo svolgimento dell'attività ordinaria dell'impresa e sono rilevati nel momento in cui viene trasferito il controllo dei beni o servizi al cliente, ad un ammontare che rappresenta l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto. In particolare, la rilevazione dei ricavi avviene tramite l'applicazione di un modello che soddisfa i seguenti criteri:

- identificazione del contratto, definito come un accordo in cui le parti si sono impegnate ad adempiere alle rispettive obbligazioni
- individuazione delle singole obbligazioni di fare ("*performance obligation*") contenute nel contratto
- determinazione del prezzo della transazione, ossia del corrispettivo atteso per il trasferimento al cliente dei beni o dei servizi
- ripartizione del prezzo della transazione a ciascuna "*performance obligation*", sulla base dei prezzi di vendita della singola obbligazione
- riconoscimento dei ricavi nel momento in cui (o man mano che) l'obbligazione di fare risulta adempiuta trasferendo al cliente il bene o servizio promesso.

Il prezzo dell'operazione rappresenta l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di aver diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni e servizi promessi. Esso può includere importi fissi, variabili o entrambe le casistiche. I ricavi configurati da corrispettivi variabili vengono rilevati nel conto economico se attendibilmente stimabili e unicamente se è altamente probabile che tale corrispettivo non debba essere, in periodi successivi, in tutto o in una sua parte significativa, stornato dal conto economico. In caso di forte prevalenza di fattori di incertezza legati alla natura del corrispettivo, il medesimo viene rilevato solo al momento in cui tale incertezza viene risolta.

I ricavi sono riconosciuti alternativamente:

- in un momento preciso, quando l'entità adempie l'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio promesso
- nel corso del tempo, mano a mano che si adempie l'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio promesso.

Il bene è trasferito quando, o nel corso del periodo in cui, il cliente ne acquisisce il controllo. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati per competenza sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- titoli di viaggi: con l'erogazione del servizio
- integrazioni dei corrispettivi: prevista da appositi accordi di servizio con enti pubblici, la rilevazione è effettuata per un ammontare corrispondente a quanto effettivamente maturato sulla base delle leggi o degli accordi vigenti
- car sharing: con l'erogazione del servizio
- attività di manutenzione: con l'erogazione del servizio
- attività di logistica e trasporto collegati al servizio merci ferroviario: con l'erogazione del servizio
- attività di gestione dell'infrastruttura Crealis: secondo il modello dell'attività finanziaria previsto dall'IFRIC 12. In particolare, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, il modello dell'attività finanziaria è applicabile alla fattispecie in quanto l'operatore ha il diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente dal futuro gestore del servizio di trasporto a fronte dei servizi di costruzione prestati e dei servizi operativi di manutenzione che si è impegnata a prestare in qualità di gestore della rete.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione o altro titolo giuridico equivalente, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti. I contributi pubblici sono rilevati al *fair value* quando:

- il loro ammontare è attendibilmente determinabile
- vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati e sono rilevati, a seconda dei casi, a deduzione diretta delle spese sostenute ovvero nell'ambito degli altri proventi.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in materiale rotabile o in altre attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento.

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Gli interessi sono rilevati per competenza sulla base del metodo dell'interesse effettivo, utilizzando cioè il tasso di interesse che rende finanziariamente equivalenti tutti i flussi in entrata e in uscita (compresi eventuali aggi, disaggi, commissioni, etc.) che compongono una determinata operazione.

Gli oneri finanziari correlabili all'acquisizione, costruzione o produzione di determinate attività che richiedono un significativo periodo di tempo per essere pronte per l'uso o per la vendita (*qualifying assets*) sono capitalizzati unitamente all'attività stessa.

DIVIDENDI

I dividendi sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto a ricevere il pagamento, che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Capogruppo TPER viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una stima degli oneri d'imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili.

I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte correnti della situazione patrimoniale–finanziaria, al netto degli acconti versati. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività e il valore fiscale delle stesse.

Le attività fiscali differite sono iscritte:
- per tutte le differenze temporanee deducibili, se è probabile che sarà realizzato un reddito imponibile a fronte del quale potrà essere utilizzata la differenza temporanea deducibile, a meno che l'attività fiscale differita derivi:
  - dalla contabilizzazione iniziale dell'avviamento
  - dall'avviamento il cui ammortamento non è deducibile ai fini fiscali
  - dalla contabilizzazione iniziale di un'attività o una passività in un'operazione diversa da un'aggregazione d'imprese che, alla data dell'operazione, non influenza né il risultato contabile né il reddito imponibile (perdita fiscale)
- per il riporto a nuovo delle perdite fiscali non utilizzate e dei crediti d'imposta non utilizzati, se è probabile che sarà realizzato un reddito imponibile a fronte del quale potrà essere utilizzata la perdita fiscale o il credito d'imposta.

Le passività fiscali differite, se presenti, sono iscritte in ogni caso.

Le attività e le passività fiscali differite sono determinate sulla base delle aliquote d'imposta previste per la tassazione dei redditi degli esercizi in cui le differenze temporanee si riverseranno, sulla base delle aliquote fiscali e della legislazione fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento. L'effetto del cambiamento delle aliquote fiscali sulle predette imposte viene portato a conto economico nell'esercizio in cui si manifesta tale cambiamento. Le attività e le passività fiscali differite vengono compensate solo quando giuridicamente consentito.

RIDUZIONE E RIPRISTINO DI VALORE DELLE ATTIVITÀ (*IMPAIRMENT TEST*)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali, e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito una riduzione di valore.

Un'attività ha subito una riduzione di valore quando il suo valore contabile supera il suo valore recuperabile. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Qualora vi siano indicazioni che può essersi verificata una riduzione di valore il Gruppo effettua una stima del valore recuperabile.

Per le attività immateriali a vita utile indefinita, l'*impairment test* è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Il valore recuperabile dell'attività è rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato *(fair value)*, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività.

Se il valore recuperabile è inferiore al relativo valore netto contabile, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito dell'unità generatrice di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) a cui l'attività appartiene.

Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte. Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata.

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti in bilancio e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare della svalutazione precedentemente effettuata. Le perdite di valore relative stesse sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per all'avviamento e per agli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo, nei casi in cui il *fair value* non sia determinabile in modo attendibile, non sono ripristinabili.

UTILE PER AZIONE

L'utile base per azione è calcolato dividendo il risultato dell'esercizio di competenza per la media ponderata delle azioni della Società in circolazione durante l'esercizio, escluse le azioni proprie.

L'utile per azione diluito è determinato dividendo il risultato dell'esercizio di competenza la media ponderata delle azioni della Società in circolazione durante l'esercizio, escluse le azioni proprie, incrementate del numero delle azioni che potenzialmente potrebbero essere emesse.

Si precisa che al 31 dicembre 2023 non ci sono azioni che potenzialmente potrebbero essere messe in circolazione.

STIME E VALUTAZIONI

La redazione dei conti annuali, in applicazione agli IFRS, richiede l'effettuazione di stime ed assunzioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla data di riferimento del bilancio. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compressa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei *fair value* delle attività e passività finanziarie, dello stato di completamento delle attività relative a prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

In particolare, le stime operate sono per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza in quanto possono essere influenzate da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche ed economiche.

Nell'effettuare le stime di bilancio sono considerate le principali fonti di incertezze che potrebbero avere impatti sui processi valutativi. I risultati effettivi, rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Le stime hanno parimenti tenuto conto di assunzioni basate su parametri ed informazioni di mercato e regolatorie disponibili alla data di predisposizione del bilancio. I fatti e le circostanze correnti che influenzano le assunzioni circa sviluppi ed eventi futuri, tuttavia, potrebbero modificarsi per effetto, ad esempio, di cambiamenti negli andamenti di mercato o nelle regolamentazioni applicabili che sono al di fuori del controllo del Gruppo. Tali cambiamenti nelle assunzioni sono anch'essi riflessi in bilancio quando si realizzano.

È stata effettuata una stima – sulla base delle norme definite a livello nazionale e locale – dei contributi pubblici di competenza per il sostegno alle perdite di ricavo, durante il periodo di "lockdown" e della vigenza delle misure restrittive per la pandemia Covid.

Ricavi provenienti da contratti con i clienti

La rilevazione dei ricavi provenienti da contratti con i clienti comprende componenti variabili, tra cui particolare rilevanza assumono le penali (diverse da quelle previste per risarcimento danni). Le componenti variabili sono individuate all'*inception* del contratto e stimate alla fine di ogni chiusura contabile durante tutto il periodo di vigenza contrattuale, per tener conto sia delle nuove circostanze intercorse, sia dei cambiamenti nelle circostanze già considerate ai fini delle precedenti valutazioni. Tra le componenti variabili di prezzo, sono incluse le passività per rimborsi futuri.

Fondi per accantonamenti

Il Gruppo accerta nei Fondi per accantonamenti le probabili passività riconducibili a vertenze e oneri con il personale, fornitori, terzi e, in genere, gli altri oneri derivanti da obbligazioni assunte. Tali accertamenti comprendono, tra l'altro, la valutazione di passività che potrebbero emergere da contenziosi e procedimenti di diversa natura, gli effetti economici di pignoramenti subìti e non ancora definitivamente assegnati, nonché i prevedibili conguagli o rimborsi da corrispondere alla clientela nei casi in cui non siano definitivamente determinati.

Il calcolo degli accantonamenti comporta l'assunzione di stime basate sulle correnti conoscenze di fattori che possono modificarsi nel tempo, potendo generare esiti finali anche significativamente diversi da quelli tenuti in conto nella redazione dei presenti bilanci.

Impairment e *stage allocation* degli strumenti finanziari

Ai fini del calcolo dell'impairment e della determinazione della *stage allocation*, i principali fattori oggetto di stime da parte del Gruppo, relativi al modello interno elaborato per controparti, sono i seguenti:

- stima dei rating per controparti
- stima della probabilità di default per controparti.

Ammortamento delle attività materiali e immateriali

Il costo è ammortizzato in quote costanti lungo la vita utile stimata di ciascuna attività. La vita utile economica è determinata nel momento in cui le attività vengono acquistate ed è basata sull'esperienza storica per analoghi investimenti, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere un impatto, tra i quali le variazioni nella tecnologia. L'effettiva vita economica, pertanto, può differire dalla vita utile stimata.

In particolare, per quel che attiene il piano di ammortamento relativo agli autobus e filobus utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio per il TPL di Bologna e Ferrara la stima del valore residuo al termine degli accordi è stata effettuata sulla base di apposite perizie redatte da un esperto indipendente che ha determinato il valore di subentro che presumibilmente verrà riconosciuto a TPER in applicazione dei criteri individuati dalla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 49 del 17 giugno 2015 e facendo riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni.

Recuperabilità delle rimanenze di magazzino

La valutazione del magazzino è un processo estimativo soggetto all'incertezza della determinazione del valore di sostituzione delle componenti di materiale rotabile e di materiale consumabile che varia nel tempo e secondo le condizioni di mercato nonché dalle condizioni di utilizzo delle diverse tipologie di mezzi che compongono la flotta sulla base dei piani di rinnovamento della flotta stessa che possono variare nel tempo.

Imposte differite attive

La contabilizzazione delle Imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi, ai fini della contabilizzazione delle imposte differite, dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione di tale posta di bilancio.

Trattamento di fine rapporto

La valutazione del trattamento di fine rapporto è basata anche su conclusioni raggiunte da attuari esterni al Gruppo. Il calcolo tiene conto del TFR maturato per prestazioni di lavoro già effettuate ed è basato su diverse ipotesi di tipo sia demografico sia economico–finanziario. Tali assunzioni, fondate anche sull'esperienza e della best practice di riferimento, sono soggette a periodiche revisioni.

CONTINUITÀ AZIENDALE

In conformità a quanto previsto dal principio contabile IAS 1 ai sensi del paragrafo 25, Il Gruppo nella fase di preparazione della presente relazione annuale, ha effettuato una valutazione circa la capacità di continuare a operare come un'entità in funzionamento. Al riguardo il suddetto principio stabilisce che *"Un'entità deve redigere il bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività a meno che la direzione aziendale non intenda liquidare l'entità o interromperne l'attività, o non abbia alternative realistiche a ciò. Qualora la direzione aziendale sia a conoscenza, nel fare le proprie valutazioni, di significative incertezze relative ad eventi o condizioni che possano comportare l'insorgere di seri dubbi sulla capacità dell'entità di continuare a operare come un'entità in funzionamento, l'entità deve evidenziare tali incertezze. Qualora un'entità non rediga il bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività, essa deve indicare tale fatto, unitamente ai criteri in base ai quali ha redatto il bilancio e alla ragione per cui l'entità non è considerata in funzionamento*".

Gli amministratori nella loro valutazione hanno tenuto conto delle circostanze connesse all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza del conflitto russo–ucraino e di quello israeliano–palestinese.

In relazione alla capacità dell'impresa di adempiere alle proprie obbligazioni in futuro sono stati considerati i seguenti elementi:

- gli effetti dei provvedimenti governativi già intervenuti a sostegno del trasporto pubblico locale, che includono aiuti:
  I. destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri registrata nel periodo di vigenza delle limitazioni volte al contenimento dell'emergenza epidemiologica da Covid–19
  II. per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici
- altre azioni poste in essere dalle autorità nazionali e sovranazionali per contrastare l'incremento dei prezzi delle materie prime e fronteggiare le relative ricadute economiche e finanziarie
- la disponibilità di riserve di liquidità o di altre forme di accesso al credito che permetterebbero al Gruppo di affrontare un periodo caratterizzato dall'aumento dei costi senza incorrere in situazioni tali da compromettere la continuità aziendale.

In tale contesto, al 31 dicembre 2023 il Gruppo presenta una Posizione Finanziaria Netta pari a 24,5 milioni di euro, di cui: (i) disponibilità liquide per 70,5 milioni di euro; (ii) debiti finanziari correnti per 64,5 milioni di euro; e (iii) debiti finanziari non correnti per 30,5 milioni di euro. Il Gruppo dispone inoltre di ulteriori linee di credito per cassa immediatamente utilizzabili, con possibilità di incremento a richiesta.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, dal budget 2024 e dal piano di cassa predisposto con un orizzonte temporale di 12 mesi, fino a giugno 2025, gli Amministratori hanno considerato appropriato e corretto il presupposto della continuità aziendale dopo aver verificato la capacità del Gruppo di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro.

NUOVI PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI, MODIFICHE AI PRINCIPI CONTABILI E ALLE INTERPRETAZIONI IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2023 E PRINCIPI CONTABILI E INTERPRETAZIONI DI NUOVA EMISSIONE, RIVISITAZIONI E MODIFICHE A PRINCIPI E INTERPRETAZIONI ESISTENTI E NON ANCORA IN VIGORE.

Come richiesto dallo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili e errori – nella tabella di seguito sono indicati:

a. i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2023;
b. i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2023, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Nuovi principi contabili e nuove interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2023		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito – Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da una singola transazione	1° gennaio 2023	11 agosto 2022
IFRS 17 Contratti assicurativi – Inclusi gli Amendments all'IFRS 17	1° gennaio 2023	19 novembre 2021
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni o modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non omologati		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	19 dicembre 2023
Modifiche all'IFRS16 – La passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	20 novembre 2023

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2023, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori di bilancio consolidato. Il Gruppo sta, invece, valutando gli eventuali impatti derivanti dall'applicazione futura dei nuovi principi ed interpretazioni contabili non ancora in vigore al 31 dicembre 2023, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

PROROGA CONTRATTO DI SERVIZIO – BACINO DI BOLOGNA

Con delibera del Consiglio Comunale di Bologna n. DC/PRO/2024/41 del 6 maggio 2024 e del Consiglio della Città Metropolitana di Bologna n.15 del 24 aprile 2024 aventi ad oggetto "*Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tramviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al piano di sosta del Comune di Bologna e dei servizi ad esso complementari. Proroghe*" il Comune di Bologna la Città Metropolitana di Bologna, rinvenendo la sussistenza dei presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore, che comprende anche la gestione delle linee tramviarie in corso di realizzazione (Linea Rossa e Linea Verde – Tratto Nord), fino al 28 febbraio 2028, ai sensi dell'art. 24 comma 5–bis del D. L. n. 4/2022 e dell'art. 5, par.5 del Regolamento CE n. 1370/2007 hanno deliberato, *inter alias*, di dare mandato all'agenzia della mobilità SRM S.r.l. (nel seguito "SRM"):

- di prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, includendovi la gestione delle linee tramviarie Rossa e Verde (Tratto Nord) e del servizio metrobus San Donato e relativi servizi di adduzione, fino alla data del 29 febbraio 2028;
- di concedere la proroga a condizione che venga presentato dal gestore un Piano Economico Finanziario (nel seguito "PEF"), accompagnato da un Piano Industriale, da cui si evinca l'impegno a garantire un miglioramento in termini di efficienza del servizio, innovazione tecnologica, riduzione delle emissioni e rapporto con l'utenza.

La Società ed SRM hanno dunque avviato le necessarie interlocuzioni finalizzate alla definizione di un articolato PEF, redatto sull'intera durata del contratto di servizio e accompagnato da una corretta identificazione e allocazione dei rischi – come richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – che sarà oggetto di verifica ed approvazione da parte di SRM, con il coinvolgimento degli Enti in sede di istruttoria da parte dell'Agenzia, al fine di consentire la verifica degli obiettivi ed aspetti salienti.

CORRENTE®: NUOVE AUTO AL SERVIZIO DELLA SHARING MOBILITY

Nel corso del mese di gennaio 2024, TPER ha ufficializzato l'accordo raggiunto con Volvo Car Italia che prevede la sostituzione del parco veicoli auto con 300 nuove vetture 100% elettriche di casa Volvo.

Il nuovo parco veicoli sarà composto dalle nuove EX30, il nuovo modello prodotto dalla casa svedese, scelte da Corrente in quanto rappresenta un evidente *upgrade*, condotto in perfetta coerenza con quelle che da subito sono state le linee fondamentali del progetto di TPER per l'avvio e lo sviluppo di una sharing mobility che punta a sicurezza e qualità.

Il car sharing Corrente conta oggi su una platea di utilizzatori trasversale rispetto alle diverse fasce d'età. Una trasversalità che si è ulteriormente allargata dall'estate 2023 con l'entrata in scena anche di scooter elettrici nella città di Bologna.

Grazie alle nuove Volvo, con caratteristiche di sicurezza massime, che saranno tutte su strada dalla primavera 2024, Corrente è certa di entrare ancora di più nel cuore e nelle abitudini dei territori in cui opera.

CONTENZIOSO ATC S.P.A. IN LIQUIDAZIONE

In data 29 febbraio 2024 è stato notificato ad ATC S.p.a. in liquidazione (di seguito ATC) il ricorso avverso la sentenza della Corte d'Appello di Bologna n.1748 del 29 agosto 2023 con la quale veniva confermata la sentenza di primo grado, rigettando l'appello proposto da TPER.

Il 1° febbraio 2012 si perfezionavano due operazioni di scissione parziale. Con la prima, vi era la scissione di alcuni elementi del ramo trasporto ferroviario di FER – Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. a favore della nuova società FER Trasporti S.r.l. La seconda scissione, invece, trasferiva alcuni elementi patrimoniali del ramo trasporto pubblico locale di ATC S.p.A. a favore della nuova società ATC Trasporti S.p.A. Contestualmente, le suddette nuove società – FER Trasporti e ATC Trasporti – venivano fuse in una nuova società, Trasporti Passeggeri Emilia–Romagna TPER S.p.A. (TPER).

I fatti originano dall'atto di citazione con il quale ATC conveniva in giudizio TPER chiedendo l'accertamento dell'obbligo in capo a quest'ultima di indennizzarla in riferimento ad un debito tributario relativo all'Imposta Regionale sulle Attività Produttive dichiarata da ATC per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Infatti, l'Agenzia delle Entrate aveva notificato ad ATC quattro avvisi di accertamento per quelle quattro annualità d'imposta, antecedenti alla scissione.

I quattro avvisi di accertamento sono stati impugnati da ATC ed i relativi contenziosi, che hanno visto ATC soccombente nei due gradi di merito, non sono ancora definitivi. A fronte dell'esecuzione iniziata dall'Agenzia delle Entrate ATC pretendeva che il correlato debito fiscale fosse in sostanza assolto da TPER in base all'art. 10 dell'atto di scissione e fusione di cui sopra. Tale articolo, infatti, dopo aver individuato gli elementi patrimoniali trasferiti da ATC ad ATC Trasporti (poi confluita in TPER) statuisce che: "le eventuali sopravvenienze attive o passive che si dovessero manifestare a partire dalla data da cui la scissione produrrà i suoi effetti rimarranno rispettivamente a beneficio o a carico del patrimonio trasferito se di pertinenza".

Con sentenza del Tribunale di Bologna n. 2451 del 14 novembre 2019 veniva accertato l'obbligo di TPER di indennizzare ATC di quanto quest'ultima ha versato all'Erario, riconoscendo però che l'obbligo potrà essere effettivo soltanto quando il giudizio tributario sarà definito, con conseguente cristallizzazione del debito.

Avverso detta sentenza TPER proponeva appello innanzi alla Corte di Appello di Bologna che si è pronunciata con la richiamata sentenza n.1748/2023.

Si evidenzia che il rischio di soccombenza risulta interamente coperto dall'appostazione di apposito fondo rischi. Ad ogni modo la decisione della Corte d'Appello di Bologna è stata da TPER impugnata presso la Corte di Cassazione.

Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico

I conflitti tra Russia e Ucraina e quelli presenti nell'area del Medio Oriente stanno generando gravi ripercussioni non solo a livello umanitario, ma anche a livello economico, impattando notevolmente sui mercati finanziari globali. Le sanzioni imposte dai governi di tutto il mondo all'economia russa e le contromisure adottate da quest'ultima, nonché le criticità riscontrabili nelle rotte di trasporto marittimo che attraversano il Mar Rosso contribuiscono alla forte spinta in rialzo dei prezzi delle materie prime (con particolare riferimento all'energia, ai metalli e ai beni agricoli) e a disagi significativi nelle attività di scambio commerciale a livello internazionale.

Il significativo incremento inflativo ha comportato un cambio di rotta nella politica monetaria delle principali banche centrali mondiali, ora indirizzata verso una maggiore restrittività e austerità, come confermato dalle decisioni della BCE in relazione all'incremento dei tassi di interesse e all'acquisto del debito pubblico degli stati membri dell'UE. Tale cambio di rotta genera inevitabilmente un aumento dei tassi di interesse finanziari, con impatti sull'economia reale, sul livello degli investimenti operati dalle singole imprese, sui livelli di produzione delle stesse e sul tasso di occupazione.

Il mutato contesto macroeconomico richiede un giusto livello di trasparenza nella comunicazione finanziaria, affinché la stessa possa riflettere adeguatamente l'impatto attuale e, per quanto possibile, prevedibile sulla situazione finanziaria, le performance e i cash flow aziendali. Le tensioni geopolitiche e il mutuato contesto macroeconomico, pur non essendo gli unici indicatori, sono stati opportunamente valutati nell'ambito dell'analisi condotta con riferimento all'individuazione di possibili perdite durevoli di valore delle attività immateriali e materiali, i cui effetti sono descritti nel proseguo.

A riguardo giova evidenziare che TPER e le sue controllate non hanno un'esposizione diretta nei confronti delle nazioni coinvolte direttamente nel conflitto. Tuttavia, il Gruppo è esposto in via indiretta agli effetti che il protrarsi o l'aggravarsi dei conflitti potrebbe avere sul contesto geopolitico e sulle principali variabili economiche e macroeconomiche quali

- l'aumento del prezzo delle materie prime
- il rialzo dei tassi di interesse.

L'aumento del prezzo delle materie prime e delle commodities in generale, soprattutto con riferimento ai costi dei carburanti ed energetici, potrebbe comportare un incremento dei costi che il Gruppo dovrà sostenere in relazione all'erogazione dei servizi di trasporto. Il Gruppo tiene costantemente monitorato l'andamento dei propri costi e la situazione aziendale, verificando costantemente i potenziali impatti sulla propria pianificazione, pur nel rispetto degli impegni assunti in termini di investimenti, attenzione alla qualità del servizio ed ai propri utenti. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del 2022 e nei primi mesi del 2023, sono stati utilizzati gli strumenti posti a sostegno delle imprese quali:

- i crediti d'imposta sui consumi di energia e gas
- il fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili destinato al riconoscimento di un contributo volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici in relazione all'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale.

In relazione al rialzo dei tassi di interesse, invece, si evidenzia che questo ha comportato nel 2023 e potrebbe comportare in futuro un incremento del costo del debito connesso alle operazioni di finanziamento che il Gruppo ha concluso al fine di sostenere il proprio piano di investimenti. In tale contesto si evidenzia che il Gruppo:

- ha già da tempo avviato una strategia di concentrazione sulla Capogruppo delle attività di reperimento del capitale di credito, che consente di effettuare operazioni di volume più significativo con conseguente mitigazione degli impatti derivanti dall'incremento dei tassi di interesse;
- valuta costantemente le opportunità di mercato, finalizzate ad eventuali operazioni di copertura mediante strumenti finanziari derivati, che potrebbero costituire un valido presidio di mitigazione del rischio di oscillazione dei propri flussi di cassa.

Impatti derivanti dal cambiamento climatico

La sostenibilità è al centro della strategia di Gruppo in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2023 ONU per lo sviluppo sostenibile. Il raggiungimento di questi obiettivi richiede la realizzazione di rilevanti azioni volte ad un utilizzo più efficiente e sostenibile delle risorse impiegate, ad una sempre maggiore attenzione alla sicurezza e alla promozione, senza distinzione di genere, dei talenti del Gruppo. Questo dovrà essere realizzato coinvolgendo attivamente la catena di fornitura del Gruppo con l'obiettivo di studiare ed implementare soluzioni che impieghino materiali con fattori emissivi progressivamente più ridotti.

La sensibilità all'evolversi del cambiamento climatico ed ai suoi effetti sui business gestiti è tema ormai consolidato a livello internazionale che si riflette anche in una maggiore richiesta di informativa nella relazione finanziaria annuale. Sebbene non esista un principio contabile internazionale che disciplini come gli impatti del cambiamento climatico siano da considerare nella predisposizione del bilancio, lo IASB ha emesso taluni documenti per supportare gli IFRS–*Adopter* nel soddisfare tale richiesta di informativa delle parti interessate. Parimenti, ESMA, nelle sue *European Common Enforcement Priorities*, ha evidenziato che gli emittenti debbano considerare nella preparazione dei bilanci IFRS i rischi climatici nella misura in cui i medesimi siano rilevanti a prescindere dal fatto che detti rischi siano o meno esplicitamente previsti dagli standard contabili di riferimento.

Il Gruppo descrive le proprie considerazioni in merito alle azioni riconducibili alla mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, così come all'adattamento al cambiamento climatico, nella dichiarazione non finanziaria. In tale ambito, considerando i settori di attività in cui opera nel proseguire la definizione di aggiornati piani futuri ad oggi in corso di sviluppo e predisposizione, sono stati identificati taluni rischi derivanti dall'attuale processo di mitigazione ed adattamento.

Per i settori in cui il Gruppo opera, gli effetti principali derivanti dal cambiamento climatico sono stati identificati nella necessità di proseguire negli investimenti in infrastrutture e mezzi.

In particolare, con riferimento alle infrastrutture e ai mezzi utilizzati nel servizio di trasporto pubblico locale su gomma il management ha valutato che tali investimenti modificano l'aspettativa dei benefici economici futuri correlati ai bus che saranno oggetto di sostituzione. Conseguentemente, si è proceduto a rivedere la vita utile dei mezzi per i quali risulta probabile una sostituzione prima del termine dei vigenti contratti di servizio e ad azzerare il relativo valore residuo (rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine dei contratti di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario).

In relazione al materiale rotabile ferroviario si è proceduto ad una puntuale ricognizione dei rischi connessi all'esistenza di indicatori di *impairment*. L'analisi condotta non ha evidenziato la sussistenza di detti indicatori, avuto riguardo alla circostanza che la prevedibile dismissione prima del previsto, in conseguenza anche del graduale processo di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, era stata già oggetto di verifica nell'ambito di un test di *impairment* il cui esito aveva comportato, con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 la rilevazione di una svalutazione finalizzata ad allineare il valore contabile di dette attività al loro valore recuperabile.

Per tutti gli altri investimenti il management ha concluso ritenendo gli stessi non in grado di ridurre o modificare l'aspettativa dei benefici economici futuri connessi all'utilizzo delle attività materiali e immateriali. Nel perseguimento della definizione di aggiornati piani di sviluppo, ad oggi in corso di predisposizione, non sono state ravvisate ulteriori considerazioni specifiche da fattorizzare nell'applicazione dei principi contabili per la predisposizione del bilancio.

Si evidenzia, infine, che la legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Inoltre un'entità può assumere un impegno pubblico a comportarsi in un certo modo o intraprendere determinate attività in risposta ai cambiamenti climatici. È possibile, dunque, che accantonamenti precedentemente rilevati per eventi futuri potrebbero avere una più veloce realizzazione con la conseguente variazione di stima da riconoscere. Il cambiamento climatico e la conseguente legislazione associata possono richiedere di riconsiderare questa ipotesi con la conseguente necessità di rilevare o rideterminare il valore di talune attività e/o passività.

Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria al 31 dicembre 2023. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2022.

1. ATTIVITÀ MATERIALI

Migliaia di euro 193.261 (183.133)
Le attività materiali al 31 dicembre 2023 presentano un valore netto pari a *193.261* migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2022, pari a 183.133 migliaia di euro. Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**
Immobili	4.818	1.639	3.179	4.585	1.545	3.040
Immobili in corso	188		188	188	–	188
IMMOBILI	**5.006**	**1.639**	**3.367**	**4.773**	**1.545**	**3.228**
Materiale rotabile autobus/filobus	296.508	204.348	92.160	307.556	217.807	89.749
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	11.244		11.244	7.336	–	7.336
Materiale rotabile ferroviario	99.319	33.362	65.957	99.325	29.963	69.362
Materiale rotabile autoveicoli	4.076	3.324	752	3.629	3.091	538
Materiale rotabile autoveicoli in corso	804		804	–		–
MATERIALE ROTABILE	**411.951**	**241.034**	**170.917**	**417.846**	**250.861**	**166.985**
Infrastrutture	28.692	20.812	7.880	28.351	20.027	8.324
Infrastrutture in corso	8.917		8.917	2.330		2.330
INFRASTRUTTURE	**37.609**	**20.812**	**16.797**	**30.681**	**20.027**	**10.654**
ALTRE ATTIVITÀ MATERIALI	**14.305**	**12.125**	**2.180**	**13.822**	**11.556**	**2.266**
TOTALE	**468.871**	**275.610**	**193.261**	**467.122**	**283.989**	**183.133**

Rispetto al precedente esercizio le attività materiali registrano una variazione in aumento pari a 10.128 migliaia di euro dovuta all'effetto combinato:

- gli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio 2023 pari a 55.450 migliaia di euro;
- gli ammortamenti dell'esercizio pari a 16.611 migliaia di euro;
- delle dismissioni operate nel corso del 2023, per 194 migliaia di euro;
- dei contributi su investimenti pari a 29.014 migliaia di euro.

Nel corso del 2023 il piano di ammortamento dei beni utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio di Bologna e Ferrara e destinati alla devoluzione è stato revisionato per tener conto delle nuove date di scadenza dei summenzionati contratti (28 febbraio 2028 – Contratto di Servizio di Bologna; 31 dicembre 2026 – Contratto di Servizio di Ferrara). In particolare, ai fini della definizione del piano di ammortamento del materiale rotabile costituito da autobus e filobus il valore da ammortizzare è stato definito sulla base della differenza tra il valore contabile all'inizio dell'esercizio ed il valore residuo, che nel caso specifico è rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine di ciascun contratto di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario. Con riferimento agli altri beni non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata degli stessi.

Nella tabella che segue è rilevato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2023. All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento.

31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2022
Migliaia di euro	Valore netto	Investimenti	Ammortamenti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Altre riclassifiche	Contributi su investimenti	Valore netto
Immobili	3.040	93	(94)	–	–	140	–	3.179
Immobili in corso	188	–	–	–	–	–	–	188
IMMOBILI	**3.228**	**93**	**(94)**		**–**	**140**	**–**	**3.367**
Materiale rotabile autobus/filobus	89.749	1.648	(10.999)	–	(164)	38.949	(27.023)	92.160
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	7.336	42.857	–	–	–	(38.949)	–	11.244
Materiale rotabile ferroviario	69.362	–	(3.400)	–	(5)	–	–	65.957
Materiale rotabile autoveicoli	538	2.476	(271)	–	–	–	(1.991)	752
Materiale rotabile autoveicoli in corso	–	804	–	–	–	–	–	804
MATERIALE ROTABILE	**166.985**	**47.785**	**(14.670)**	**–**	**(169)**	**–**	**(29.014)**	**170.917**
Infrastrutture	8.324	274	(718)	–	–	–	–	7.880
Infrastrutture in corso	2.330	6.747	–	–	(17)	(143)	–	8.917

31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2022
Migliaia di euro	Valore netto	Investimenti	Ammortamenti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Altre riclassifiche	Contributi su investimenti	Valore netto
INFRASTRUTTURE	**10.654**	**7.021**	**(718)**		**(17)**	**(143)**	**–**	**16.797**
ALTRE ATTIVITÀ MATERIALI	**2.266**	**551**	**(629)**	**–**	**(8)**	**–**	**–**	**2.180**
TOTALE	**183.133**	**55.450**	**(16.111)**	**–**	**(194)**	**(3)**	**(29.014)**	**193.261**

La voce immobili, pari a 3.367 migliaia di euro, include i fabbricati e i terreni di proprietà utilizzati per finalità strumentali all'esercizio dell'attività.
Il materiale rotabile è pari a 170.917 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e include:

- il valore degli autobus e dei filobus, complessivamente pari a 103.404 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, utilizzato per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale nei bacini di Bologna e Ferrara e regolato da appositi contratti di servizio
- il valore del materiale rotabile ferroviario, in parte utilizzato nell'ambito delle attività di logistica delle merci ed in parte oggetto di noleggio alla società a controllo congiunto Trenitalia Tper S.c.r.l. (nel seguito "TT") che garantisce il coordinamento e lo svolgimento delle prestazioni da rendere in esecuzione del contratto di servizio con la Società Ferrovie Emilia–Romagna S.r.l. avente ad oggetto la prestazione del servizio di trasporto pubblico passeggeri per ferrovia di competenza dela Regione Emilia–Romagna
- il valore degli autoveicoli utilizzati a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale erogati, nonché nell'esercizio delle attività di sharing mobility.

La voce "Infrastrutture", pari a 16.797 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, accoglie il valore delle opere realizzate su beni di terzi, emettitrici, validatrici, pannelli informativi e sistemi di informazione all'utenza.

Infine la voce "Altre attività materiali" include il valore di impianti, attrezzature e mobili e arredi d'ufficio.

Si precisa che al 31 dicembre 2023 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitano la disponibilità.

2. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Migliaia di euro 12.952 (16.277)

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**
Diritti concessori	18.201	5.713	12.488	18.201	2.326	15.875
Altre attività immateriali	1.715	1.251	464	1.650	1.248	402
TOTALE	**19.916**	**6.964**	**12.952**	**19.851**	**3.574**	**16.277**

La voce è costituita da diritti concessori, pari a 12.488 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, relativi al contratto di concessione del compendio dello scalo merci di Dinazzano PO formalizzato in data 4 agosto 2017 con atto Repertorio nr. 15625 con la Provincia di Reggio Emilia. La concessione, di durata complessiva pari a 50 anni, scade il 14 luglio 2064. Si evidenzia che gli scali ferroviari merci di Dinazzano e Guastalla sono gestiti dal Gruppo TPER a far data dal 1° febbraio 2012, nell'ambito della scissione parziale del ramo trasporti effettuata da FER S.r.l. a favore della FER Trasporti S.r.l. che, in pari data, è stata incorporata, mediante fusione, nella società TPER S.p.A. poi conferita con atto del 25 giugno 2012 alla controllata Dinazzano Po.

La voce altre attività immateriali, pari a 464 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, è composta principalmente dal valore dei software di proprietà del Gruppo.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine esercizio, nonché le relative variazioni intercorse nel 2023.

	31/12/2022	Variazioni dell'esercizio					31/12/2023
Migliaia di euro	Valore netto	Investimenti	Ammortamenti	Dismissioni	Svalutazioni e riprese di valore	Altre riclassifiche	Valore netto
Diritti concessori	15.875	–	(388)		(3.000)	1	12.488
Altre attività immateriali	402	330	(268)		–		464
TOTALE	**16.277**	**330**	**(656)**		**(3.000)**	**1**	**12.952**

Nel corso dell'esercizio 2023 i diritti concessori hanno registrato una variazione per effetto degli ammortamenti di competenza, pari a 388 migliaia di euro, e di una svalutazione di importo pari a 3.000 migliaia di euro.

A riguardo si evidenzia che alla data di chiusura dell'esercizio è stata rinvenuta la sussistenza di taluni indicatori di perdite durevoli di valore dei diritti concessori di cui risulta titolare la controllata DP, in relazione a vari fattori tra i quali: (i) la soppressione dei contributi sul costo degli oli da gas impiegati per l'azionamento dei locomotori diesel che interveniva mediante restituzione della maggiore aliquota di accisa assolta con le modalità di cui al

D.M. 689/1996; (ii) la riduzione dei chilometri treno ammessi ai contributi sconto tracce relativi alla norma di sostegno al trasporto ferroviario merci di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.61 del 30 dicembre 2016 per i soli chilometri prodotti con locomotori elettrici; (iii) le criticità collegate alla rete utilizzata nel mercato della trazione di riferimento; (iv) il livello di saturazione raggiunto dagli scali gestiti in concessione da DP; (v) i risultati conseguiti negli ultimi esercizi che evidenziano una contrazione del business. Conseguentemente si è proceduto alla verifica dell'eventuale riduzione di di valore (c.d*. impairment test*).

Per quanto concerne la metodologia di verifica del valore recuperabile, si evidenzia che, nell'impossibilità di determinare un *fair value* delle immobilizzazioni oggetto di verifica, si è fatto riferimento alla configurazione di valore d'uso, quale valore attuale dei flussi di cassa attesi. In particolare, l'intera azienda DP è stata individuata quale unica unità generatrice di flussi di cassa (UGFC), in quanto i flussi generati dalle varie attività operate dalla controllata risultano tra loro strettamente correlati. La verifica della recuperabilità delle immobilizzazioni è stata elaborata conformemente alla metodologia richiesta dal principio contabile IAS 36: sia per la stima dei flussi che per la stima dei parametri del tasso di attualizzazione, si è fatto ricorso prevalentemente a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove opportuno, da stime basate anche su dati storici. La stima del valore d'uso è stata operata utilizzando il più recente piano industriale a disposizione, approvato dall'organo amministrativo di DP il 12 aprile 2023, nonché al budget 2024 della controllata approvato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 14 febbraio 2024. Al fine di stimare le proiezioni dei flussi finanziari oltre l'orizzonte temporale di previsione esplicita (2024–2025) è stata operata una estrapolazione dei flussi di cassa, fondata sui medesimi documenti, facendo uso per gli anni successivi, sino al termine del periodo concessorio, di un tasso di crescita stabile assunto pari all'1,0%. I flussi di cassa così individuati sono stati attualizzati ad un tasso di sconto pari a 7,7%, stimato quale costo medio ponderato del capitale mediante la metodologia c.d. del *capital asset pricing model.*

Il valore d'suo, determinato quale valore attuale dei flussi di cassa attesi è stato dunque confrontato con il valore contabile del capitale investito netto di DP. Ad esito della valutazione operata la verifica ha evidenziato una riduzione di valore pari a 3.000 migliaia di euro che è stata rilevata a riduzione del valore dei diritti concessori di cui risulta titolare la controllata.

Le altre attività immateriali, invece, registrano un incremento di 62 migliaia di euro in relazione ad investimenti, per 330 migliaia di euro, operati principalmente per l'acquisizione di licenze software ed un decremento pari a 268 migliaia di euro per effetto degli ammortamenti di competenza dell'esercizio 2023.

3. ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO E PASSIVITÀ PER BENI IN LEASING

Attività per diritti d'uso

Migliaia di euro 9.326 (8.861)

Migliaia di euro	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Trasporto merci	TOTALE
Saldo al 01/01/2023	1.710	169	1.298	6	5.677	8.861
Incrementi/(decrementi)	1.672	203	2.705	(6)	–776	3.798
Ammortamenti	(693)	(125)	(878)		(1.601)	(3.297)
Saldo al 31/12/2023	**2.689**	**247**	**3.125**	**–**	**3.300**	**9.362**

Le attività per diritti d'uso pari a 9.326 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 si riferiscono:

- per 2.689 migliaia di euro ai contratti relativi all'attività di gestione del Trasporto Pubblico Locale del Comune di Bologna e Ferrara
- per 247 migliaia di euro all'affitto di auto aziendali
- per 3.125 migliaia al diritto d'uso relativo al contratto di affitto di ramo d'azienda (TPL Bologna) stipulato tra TPER, per il tramite del consorzio TPB, ed il concedente SRM, società in house del Comune di Bologna il 4 marzo 2011, e al contratto di concessione in uso di beni funzionali al servizio di TPL del Comune di Ferrara
- per 3.300 migliaia di euro ai contratti relativi al noleggio di materiale rotabile utilizzato nell'ambito delle attività di trasporto merci.

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2023 includono sia gli effetti degli adeguamenti dei canoni di locazione di ciascun contratto qualificato come leasing ai sensi dell'IFRS 16, effettuati in contropartita a specifiche rettifiche delle correlate passività finanziarie, sia gli effetti dei nuovi contratti stipulati nel corso del 2023.

Si evidenzia, inoltre che per i beni in locazione utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio in essere, la durata della locazione è stata allineata a quella del relativo contratto di servizio, nel presupposto che i diritti di cui trattasi siano strettamente connessi alle attività cui si riferiscono.

Nel corso del 2023 si sono pertanto apportati i dovuti correttivi ai valori dei diritti d'uso correlati ai contratti di servizio in relazione alle nuove date di scadenza dei citati contratti (28 febbraio 2028 – Contratto di servizio Bologna; 31 dicembre 2026 – Contratto di servizio Ferrara). Di conseguenza le attività per diritti d'uso sono state rideterminate ed il relativo periodo di ammortamento è stato allineato alla nuova durata residua dei contratti di servizio cui si riferiscono.

Passività per beni in leasing

Quota non corrente Migliaia di euro 5.893 (4.572)
Quota corrente Migliaia di euro 3.747 (3.318)

Migliaia di euro	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Trasporto merci	TOTALE
Saldo al 01/01/2023	**1.648**	**245**	**1.391**	**12**	**4.594**	**7.890**
di cui:						
Passività correnti	733	116	946	12	1.511	3.318
Passività non correnti	915	129	445	–	3.083	4.572
Saldo al 31/12/2023	**2.671**	**253**	**3.272**	**–**	**3.445**	**9.641**
di cui:						
Passività correnti	748	110	863	–	2.027	3.748
Passività non correnti	1.923	143	2.409	–	1.418	5.893

Le passività per beni in leasing, complessivamente pari a 9.641 migliaia di euro, evidenziano una variazione in aumento rispetto al precedente esercizio di 1.751 migliaia di euro e sono correlate ai diritti d'uso precedentemente descritti. Si evidenzia che nel corso del 2023 le passività per beni in leasing connesse a contratti di locazione utilizzati nell'ambito dei vigenti contratti di servizio sono state rideterminate per tener conto delle nuove durate degli stessi contratti.

Nel corso dell'esercizio 2023 sulle medesime passività sono maturati oneri finanziari per complessivi 486 migliaia di euro (249 migliaia di euro nel 2022).

4. PARTECIPAZIONI

Migliaia di euro 24.151 (17.274)

Al 31 dicembre 2023 la voce presenta una variazione positiva per 6.877 migliaia di euro rispetto al termine dell'esercizio precedente.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e di chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, e le relative variazioni verificatesi nel corso del 2023.

Migliaia di euro	31/12/2022	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto					31/12/2023
		Acquisizioni e apporti di capitale	Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo	Cessioni e rimborsi di capitale	Riclassifiche e altre variazioni	
Partecipazioni contabilizzate al fair value	**3.343**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**3.343**
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	**13.931**	**–**	**7.162**	**(283)**	**(3)**		**20.808**
– società collegate	9.557	–	(358)	(283)	(3)		8.914
– joint venture	4.374	–	7.520	–	–	–	11.894
Partecipazioni	**17.274**	**0**	**7.162**	**(283)**	**(3)**	**0**	**24.151**

Si precisa che la valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle imprese collegate e joint venture è effettuata utilizzando le ultime situazioni economico-patrimoniali approvate e rese disponibili dalle singole società.

Per nessuna delle partecipazioni si sono identificati indicatori di possibile perdita di valore e, conseguentemente, non sono stati effettuati test di impairment.

Con riferimento all'intervenuta variazione si evidenzia che la stessa è sostanzialmente riconducibile: (i) alla quota di utile rilevata nel conto economico ascrivibile essenzialmente al positivo contributo apportato dalla partecipazione detenuta nella joint venture Trenitalia Tper S.c.r.l. (per 7.520 migliaia di euro) parzialmente compensato dalle perdite pro quota delle collegate SETA S.p.A. e Marconi Express S.p.A. (complessivamente pari a 358 migliaia di euro); (ii) alla quota rilevata nelle altre componenti del conto economico complessivo (per 283 migliaia di euro), relativa alla variazione negativa del *fair value* di uno strumento finanziario di copertura del rischio di oscillazione dei flussi di cassa detenuto dalla collegata Marconi Express S.p.A. a presidio del rischio di variazione dei tassi di interesse su talune esposizioni finanziarie.

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2023, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di ca-

rico. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture, non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, sia alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

	31/12/2023				31/12/2022			
Migliaia di euro	**% di possesso**	**Costo**	**Rivalutazioni (svalutazioni)**	**Valore finale**	**% di possesso**	**Costo**	**Rivalutazioni (svalutazioni)**	**Valore finale**
Partecipazioni contabilizzate al fair value		**4.043**	**(700)**	**3.343**		**4.043**	**(700)**	**3.343**
Start Romagna S.p.A.	14%	4.036	(700)	3.336	14%	4.036	(700)	3.336
Consorzio Acquisti Trasporti S.c.r.l.		7		7		7		7
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		**17.293**	**3.514**	**20.807**		**17.296**	**(3.365)**	**13.931**
Marconi Express S.p.A.	25%	2.600	(1.647)	953	25%	2.600	(1.317)	1.283
Consorzio Trasporti Integrati S.c.r.l.	26%	–	–	–	26%	3	–	3
Trenitalia Tper S.c.a.r.l.	30%	3.300	8.594	11.894	30%	3.300	1.074	4.374
SETA S.p.A.	47%	11.393	(3.433)	7.960	47%	11.393	(3.122)	8.271
TOTALE		**21.336**	**2.814**	**24.151**		**21.339**	**(4.065)**	**17.274**

5. ATTIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente Migliaia di euro 38.283 (35.290)
Quota corrente Migliaia di euro 11.415 (6.908)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie a inizio e a fine esercizio, con evidenza della quota corrente e di quella non corrente.

				31/12/2023		31/12/2023
Migliaia di euro	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**
Attività finanziarie per contributi	**10.815**	**10.815**	**–**	**4.622**	**4.622**	**–**
Regione Emilia-Romagna	749	749	–	1.138	1.138	
Comune di Bologna	6.059	6.059	–	3.066	3.066	–
Comune di Ferrara	3.622	3.622	–	–	–	–
Comune di San Lazzaro	–	–	–	34	34	–
Altri	385	385	–	384	384	–
Altre attività finanziarie	**38.883**	**600**	**38.283**	**37.576**	**2.286**	**35.290**
Finanziamento partecipata Marconi Express S.p.A.	8.997	–	8.997	10.170	2.286	7.884
Crediti per investimenti progetto Crealis	31.292	–	31.292	29.268	–	29.268
Altri	600	600	–			
Fondo svalutazione attività finanziarie	(2.006)		(2.006)	(1.861)		(1.861)
TOTALE	**49.698**	**11.415**	**38.283**	**42.198**	**6.908**	**35.290**

Il credito verso la Regione Emilia–Romagna, pari a 749 migliaia di euro si riferisce per 549 migliaia di euro a contributi da incassare relativi ad investimenti in bus e per la restante parte a contributi su investimenti operati per il prolungamento della linea ferroviaria n.14.

Le attività finanziarie per contributi detenute nei confronti del Comune di Bologna e del Comune di Ferrara si riferiscono a somme ancora da incassare correlate ad investimenti operati per l'acquisto di bus in forza di convenzioni stipulate nell'ambito di varie linee di contribuzione attive tra le quali il Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile (PSNMS).

Il finanziamento alla partecipata Marconi Express S.p.A., pari a 8.997 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, è stato erogato coerentemente con i piani industriali approvati e i patti parasociali, e si riferisce alla quota del prestito erogato dalla Capogruppo per la realizzazione della monorotaia di collegamento tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Bologna. Il rimborso di detto finazniamento è da considerarsi postergato rispetto alla soddisfazione degli altri creditori della partecipata per espressa clausola contrattuale, pur in assenza dei

presupposti di cui all'art. 2467 del c.c. Trattasi pertanto di una postergazione di natura volontaria rispetto al finanziamento bancario, da cui ne discende che la tempistica di incasso è compresa nei limiti previsti dal contratto di finanziamento bancario della parteciata stessa, tra i quali il rispetto di taluni covenants fianziari (i.e. debt service cover ratio). Alla luce di ciò, nel corso dell'esercizio 2023, si è proceduto alla rideterminazione del valore del suddetto credito tenendo conto delle più recenti previsioni di rimborso. I nuovi flussi di cassa sono stati dunque attualizzati al tasso di interesse originariamente utilizzato per la determinazione del valore dell'attività finanziaria sulla base del metodo del costo ammortizzato. Detta rideterminazione ha comportanto la rilevazione di una perdita, c.d. *one day loss*, di importo pari a 1.671 migliaia di euro rilevato tra gli altri oneri finanziari.

Il credito per investimenti Crealis si riferisce all'attività finanziaria rilevata in conformità all'IFRIC 12, a fronte del diritto vantato nei confronti dell'eventuale gestore subentrante alla scadenza del contratto di servizio che regola il trasporto pubblico locale del bacino di Bologna. In particolare, a seguito dell'entrata in esercizio del servizio TPGV–Crealis, 1° luglio 2020, e della definizione del nuovo quadro contrattuale tra TPER, SRM, Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena, a fronte dei servizi di costruzione resi, la Capogruppo TPER ha maturato un diritto a ricevere un canone a partire dal termine contratto di servizio e in ogni caso a partire da settembre 2024 e quantificato in modo da remunerare sia i costi sostenuti per l'investimento che le future attività di manutenzione e investimento. Nel corso del 2023, alla luce delle intervenute modifiche sul timing e sull'ammontare degli investimenti da realizzare si è proceduto alla rideterminazione del valore dell'attività finanziaria. Tenendo conto delle più recenti previsioni di spesa i nuovi flussi di cassa sono stati attualizzati al tasso di interesse effettivo definito in sede di rilevazione iniziale dell'attività finanziaria. Detta rideterminazione ha comportato la rilevazione di un provento, c.d. *one day profit*, di importo pari a 997 migliaia di euro rilevato tra gli altri proventi finanziari.

In conformità alle disposizioni dell'IFRS 9, sulle summenzionate attività finanziarie si è proceduto a stanziare apposito fondo svalutazione, incrementatosi nel corso del 2023 di 145 migliaia di euro, per tener conto delle mutate aspettative in termini di *expected credit loss*, come riportato nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/rilasci	Accantonamenti	31/12/2023
Fondo svalutazione attività finanziarie	1.861	–	145	2.006
TOTALE	**1.861**	**–**	**145**	**2.006**

6. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Attività per imposte anticipate Migliaia di euro 3.453 (2.823)

Di seguito è esposta la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, compensabili, in relazione alle differenze temporanee tra i valori contabili consolidati e i corrispondenti valori fiscali in essere a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Attività per imposte anticipate IRES	3.121	2.931
Attività per imposte anticipate IRAP	418	436
Attività per imposte anticipate	**3.539**	**3.367**
Passività per imposte differite IRES	(86)	(544)
Passività per imposte differite IRAP	–	–
Passività per imposte differite	**(86)**	**(544)**
ATTIVITÀ NETTE PER IMPOSTE ANTICIPATE	**3.453**	**2.823**

La movimentazione delle imposte anticipate e differite, in base alla natura delle differenze temporanee che le hanno generate è riepilogata nella tabella seguente.

	31/12/2022	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2023
Migliaia di euro	**Saldo iniziale**	**Accantonamenti**	**(Rilasci)/ (Utilizzi)**	**Accantonamenti (Rilasci) in OCI**	**Saldo finale**
Accantonamenti a fondi non dedotti	3.044	444	(245)	(28)	3.215
Altre differenze temporanee	323	1'			324
ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE	**3.367**	**445**	**(245)**	**(28)**	**3.539**
Rettifiche fondi per benefici ai dipendenti	(544)	0	357	'01	(86)
PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE	**(544)**	**0**	**357**	**'01**	**(86)**
ATTIVITÀ NETTE PER IMPOSTE ANTICIPATE	**2.823**	**445**	**112**	**73**	**3.453**

Il saldo delle imposte anticipate nette, pari a 3.453 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, è composto principalmente da imposte anticipate stanziate a fronte di accantonamenti a fondi non dedotti.

Si evidenzia che in considerazione dell'attuale contesto macroeconomico, della spinta inflazionistica operante sul versante dei costi operativi e delle variabili correlate alla finalizzazione degli accordi relativi alla proroga del contratto di servizio di Bologna non sono

state rilevate imposte anticipate in relazione alle differenze temporanee e alle perdite fiscali in quanto la stima degli imponibili fiscali futuri non risulta ad oggi ragionevolmente certa ed in grado di riassorbire dette differenze entro un congruo orizzonte temporale. Le perdite fiscali potenzialmente utilizzabili in compensazione con i redditi imponibili degli esercizi futuri ammontano a circa 38 milioni di euro.

7. ATTIVITÀ COMMERCIALI

Migliaia di euro 89.686 (88.675)

Al 31 dicembre 2023 le attività commerciali comprendono:
- le rimanenze di magazzino pari a 25.416 migliaia di euro (24.659 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) costituite prevalentemente da scorte e ricambi per le attività di manutenzione e di sostituzione operate sui mezzi ferroviari e automobilistici e sulle correlate infrastrutture;
- i crediti commerciali, pari a 64.270 migliaia di euro (64.016 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

La composizione delle rimanenze è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Materie prime e ricambi ferroviari	21.559	20.842
Materie prime e ricambi automobilistici	18.869	18.834
Lavori in corso	588	0
Fondo svalutazione magazzino	(15.600)	(15.017)
TOTALE	**25.416**	**24.659**

Il fondo svalutazione magazzino è determinato tenendo conto del valore di taluni motori e altri sottoinsiemi complessi usati e revisionati nonché delle parti a lenta rotazione e dei ricambi riferiti a veicoli per i quali è presumibile la dismissione dal servizio nel breve periodo.

La tabella che segue evidenzia la movimentazione intervenuta nel fondo nel corso del 2023.

Migliaia di euro	31/12/2022	Riclassifiche	Utilizzi	Accantonamenti	31/12/2023
Fondo svalutazione magazzino	15.017	–	(128)	711	15.600
TOTALE	**15.017**	**–**	**(128)**	**711**	**15.600**

La composizione dei crediti commerciali è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Crediti Commerciali verso Società Collegate	8.113	12.326
Crediti Commerciali verso Enti proprietari	564	896
Crediti verso Clienti	60.924	56.465
Fondo svalutazione crediti	(5.331)	(5.671)
TOTALE	**64.270**	**64.016**

I crediti commerciali verso società collegate sono principalmente riconducibili ai rapporti intercorrenti con la società Trenitalia Tper S.c.r.l., e si riferiscono alle attività di service e di noleggio operate dalla Capogruppo nei suoi confronti.

I crediti verso clienti, pari a 60.924 migliaia di euro, sono riconducibili essenzialmente a crediti per servizi di trasporto resi ai sensi dei vigenti contratti di servizio (per 25.736 migliaia di euro) e a crediti verso clienti per prestazioni rese nell'ambito dell'attività di manutenzione ferroviaria (per 5.445 migliaia di euro) e di trasporto merci (per 9.053 migliaia di euro).

I crediti sono esposti al netto di un fondo svalutazione crediti di importo pari a 5.331 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, la cui movimentazione dell'esercizio è riportata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/Rilasci	Accantonamenti	31/12/2023
Fondo svalutazione su crediti commerciali	5.671	(1.205)	865	5.331
Totale	**5.671**	**(1.205)**	**865**	**5.331**

Per i crediti commerciali la valutazione correlata alla recuperabilità è basata sulla ponderazione di un rating cliente determinato in considerazione dei seguenti parametri:

- l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite
- l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato
- l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di appartenenza.

Si rileva, infine, che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo *fair value*.

8. DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Migliaia di euro 70.497 (60.387)

La voce include depositi bancari e postali oltre a fondi cassa per spese minute ed urgenti e si incrementa di 10.110 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Per un maggior dettaglio dei fenomeni che hanno generato l'incremento della liquidità nel corso dell'esercizio 2023, si rinvia alla nota "Informazioni sul rendiconto finanziario".

9. ATTIVITÀ E PASSIVITÀ PER IMPOSTE SUL REDDITO

Attività per imposte sul reddito – Migliaia di euro 423 (2.543)
Passività per imposte sul reddito – Migliaia di euro 677 (0)

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio, in relazione all'eccedenza degli acconti sul debito dell'esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Attività per imposte correnti IRES	423	1.803
Attività per imposte correnti IRAP		740
Attività per imposte sul reddito	**423**	**2.543**
Passività per imposte correnti IRES	–	–
Passività per imposte correnti IRAP	677	–
Passività per imposte sul reddito	**677**	**–**
Attività nette per imposte sul reddito	**(254)**	**2.543**

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo presenta attività per imposte correnti per 423 migliaia di euro essenzialmente riconducibili al valore delle ritenute d'acconto subite e passività per imposte correnti pari a 677 migliaia di euro, riferibili alla stima dell'onere fiscale dell'esercizio.

10. ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

Migliaia di euro 17.272 (24.339)

La voce è composta da crediti e altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria, come esposto in dettaglio nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Crediti per ristori	13.639	13.639
Crediti verso Ferrovie Emilia-Romagna	220	220
Risconti attivi	852	1.031
Altri crediti	8.522	14.164
Totale	**23.233**	**29.054**
Fondo svalutazione crediti	(5.961)	(4.715)
Totale	**17.272**	**24.339**

I crediti per ristori, pari a 13.639 migliaia di euro, si riferiscono all'importo non ancora incassato, relativo all'anno 2021 e al primo trimestre 2022, in relazione alle misure compensative introdotte dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio") e dalle successive disposizioni normative che hanno integrato gli stanziamenti a favore del fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo di emergenza epidemiologica da Covid–19 (23 febbraio 2020 – 31 marzo 2022). A riguardo si evidenzia che in data 28 marzo 2024 la Regione Emilia-Romagna in vista della conclusione del procedimento per l'assegnazione delle risorse destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al trasporto pubblico locale e regionale nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 marzo 2022, ha richiesto a ciascun ente committente di comunicare l'ammontare delle risorse riferite a detta compensazione previa verifica degli equilibri contrattuali al fine di evitare sovracompensazioni. Risultano pertanto in corso le suddette verifiche a cura delle agenzie AMI e SRM in relazione all'ammontare dei ristori da riconoscere alla Capogruppo. Nelle more della conclusione dei procedimenti di verifica a cura delle agenzie, la direzione aziendale ha provveduto ad operare delle simulazioni che confermano la ragionevole certezza della recuperabilità dell'ammontare dei crediti in essere alla data del 31 dicembre 2023.

La voce "Altri crediti" include principalmente: (i) il credito verso ATC S.p.A. in liquidazione, pari a 3.593 migliaia di euro, riferibile ai conguagli dell'operazione di fusione intervenuta nel corso del 2012; (ii) il credito vantato nei confronti delle rivendite per dotazioni di titoli di viaggio pari a 862 migliaia di euro; (iii) il credito di importo pari a 2.220 migliaia di euro relativo al recupero della maggiore accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per i servizi di trasporto di persone e merci. Con riferimento al credito vantato nei confronti di ATC S.p.A. in liquidazione si evidenzia che a fronte di detto credito è stato ritenuto opportuno rilevare un adeguato fondo svalutazione in quanto, malgrado il riconoscimento del debito e la piena disponibilità ad estinguerlo, il creditore ha in corso un contenzioso tributario che potrebbe compromettere, in caso di soccombenza, le capacità finanziarie della stessa.

Si evidenzia, infine, che il fondo svalutazione stanziato, è correlato alla stima di inesigibilità di parte degli altri crediti.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/ Rilasci	Accantonamenti	31/12/2023
Fondo svalutazione altre attività	4.715		1.246	5.961
Totale fondo svalutazione altre attività	**4.715**		**1.246**	**5.961**

11. PATRIMONIO NETTO

Migliaia di euro 182.261 (174.309)

Al 31 dicembre 2023 il capitale sociale della Capogruppo TPER, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 68.492.702 azioni ordinarie di valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 68.493 migliaia di euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2022.

Il patrimonio netto di pertinenza di Gruppo, pari a 179.224 migliaia di euro, si incrementa di 8.069 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per l'effetto combinato di:

- il risultato del conto economico del 2023, positivo per 8.582 migliaia di euro
- il saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 513 migliaia di euro) su cui incide la perdita attuariale derivante dalla valutazione dei benefici ai dipendenti connessi al trattamento di fine rapporto, nonché taluni effetti della valtuazione delle partecipazioni in società collegate mediante il metodo del patrimonio netto;

Nella tabella che segue è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi a confronto.

Utile per azione	31/12/2023	31/12/2022
Numero medio ponderato di azioni emesse	68.492.702	68.492.702
Numero medio ponderato di azioni proprie in portafoglio	111.480	111.480
Numero medio ponderato di azioni in circolazione ai fini del calcolo dell'utile base	' 68.381.222	68.381.222
Utile d'esercizio (migliaia di euro)	8.582	1.524
Utile base per azione (euro)	**0,13**	**0,02**
Utile distribuito per azione (euro)	**–**	**–**

Si precisa che al 31 dicembre 2023 non ci sono azioni che potenzialmente potrebbero essere messe in circolazione e quindi l'utile per azioni diluito coincide con l'utile per azioni.

Il patrimonio netto di Terzi è pari a 3.037 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con quello consuntivato al 31 dicembre 2022 (3.154 migliaia di euro) per l'effetto combinato del risultato del conto economico complessivo di competenza di terzi negativo per 102 migliaia di euro, dell'erogazione di dividendi per 64 migliaia di euro e per l'inclusione nel perimetro di consolidamento della quota del capitale di terzi afferenti alla neocostituita TPH2 Scrl.

Gli obiettivi di TPER nella gestione del capitale sono diretti a salvaguardare la continuità aziendale e garantire gli interessi degli stakeholder, nonché consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività del Gruppo e il rispetto degli impegni assunti.

12. PASSIVITÀ COMMERCIALI

Quota non corrente – Migliaia di euro 1.242 (1.556)
Quota corrente – Migliaia di euro 58.872 (66.706)

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**
Debiti vs Fornitori	54.666	53.424	1.242	61.476	59.920	1.556
Debiti verso imprese collegate	5.339	5.339	–	6.431	6.431	–
Debiti commerciali verso soci	8	8	–	7	7	–
Altri debiti	101	101	–	348	348	–
TOTALE	**60.114**	**58.872**	**1.242**	**68.262**	**66.706**	**1.556**

Le passività commerciali, pari a 60.114 migliaia di euro, sono in massima parte costituite da debiti commerciali (per 54.666 migliaia di euro) e si decrementano di complessivi 8.148 migliaia di euro rispetto al termine del precedente esercizio, essenzialmente per effetto dei pagamenti intervenuti a ridosso della chiusura dell'esercizio nonché dei minori costi sostenuti.

Si evidenzia che la voce non presenta pagamenti scaduti di importo significativo non liquidati.

13. FONDI PER ACCANTONAMENTI

Quota non corrente – Migliaia di euro 50.805 (47.188)
Quota corrente – Migliaia di euro 5.840 (6.092)

Al 31 dicembre 2023 i fondi per accantonamenti sono pari a 56.645 migliaia di euro (53.280 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti con indicazione delle relative quote correnti e non correnti.

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**
Fondi per benefici ai dipendenti	13.167	833	12.334	14.592	1.072	13.520
Altri fondi	43.478	5.007	38.471	38.688	5.020	33.668
Totale	**56.645**	**5.840**	**50.805**	**53.280**	**6.092**	**47.188**

Di seguito sono esposte le movimentazioni intervenute nell'esercizio dei fondi per accantonamenti distinti per natura.

Migliaia di euro	**31/12/2022**	**Variazioni dell'esercizio**						**31/12/2023**
		Accantonamenti	**Oneri finanziari**	**Decrementi per utilizzi**	**Decrementi per rilasci**	**Variazioni in OCI**	**Altre riclassifiche o rettifiche**	
Fondo benefici dipendenti	14.592	715	–	(2.443)	–	303	–	13.167
Fondo franchigie assicurative	3.465	1.534	–	(1.614)	–	–	–	3.385
Fondo cause di lavoro	17.912	4.997	561	(965)	(5.652)	–	(309)	16.544
Fondo contenzioso tributario	5.632	404	–	–	(11)	–	–	6.025
Fondo rischi conteziosi espropri	1.992	–	–	–	–	–	–	1.992
Fondo contezioso tributario dogane	–	3.500	–	–	–	–	–	3.500
Altri fondi	9.687	2.900	445	(201)	(799)	–	–	12.032
TOTALI	**53.280**	**14.050**	**1.006**	**(5.223)**	**(6.462)**	**303**	**(309)**	**56.645**

Fondi per benefici ai dipendenti

Quota non corrente – Migliaia di euro 12.334 (13.520)
Quota corrente – Migliaia di euro 833 (1.072)

Al 31 dicembre 2023 la voce è composta dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato da liquidare alla cessione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia. La riduzione di 1.425 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (2.443 migliaia di euro) parzialmente compensata dalle perdite atturali (303 migliaia di euro) e dagli accantonamenti operati in corso d'anno (715 migliaia di euro).

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico che economico. Si riepilogano di seguito le principali assunzioni definite ai fini della stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2023.

Ipotesi finanziarie	31/12/2023	31/12/2022
Tasso annuo di attualizzazione	2,98%	3,63%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,30%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,10%
Frequenza anticipazioni	2,00%	2,00%
Tasso annuo di turnover	1,50%	1,50%

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Erogazioni future stimate	
Anni	Migliaia di euro
1	925
2	807
3	1.011
4	481
5	1.252

Altri fondi

Quota non corrente – Migliaia di euro 38.471 (33.668)
Quota corrente – Migliaia di euro 5.007 (5.020)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi ed oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si incrementa di 4.790 migliaia di euro essenzialmente per l'effetto combinati di:

- accantonamenti, pari a 13.335 migliaia di euro, connessi principalmente a:
  I. rischi collegati a contenziosi con il personale (per 4.997 migliaia di euro)
  II. rischi connessi al pagamento di franchigie assicurative ad esito di intervenuti sinistri (per 1.534 migliaia di euro)
  III. rischi riconducibili ad un possibile mancato riconoscimento del beneficio correlato al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone (per 3.500 migliaia di euro)
  IV. maggiori oneri per il contratto qualificato come oneroso ai sensi dello IAS 37 e relativo alle attività di gestione dell'infrastruttura detenuta da Marconi Express S.p.a. che collega la stazione centrale di Bologna all'aeroporto (per 1.155 migliaia di euro)
  V. maggiori oneri stimati in relazione alle attività di bonifica dell'area rifornimento locomotori della Stazione Ferroviaria di Sermide (per 1.717 migliaia di euro)
- decrementi per utilizzi, per 2.780 migliaia di euro, principalmente riferibili agli utilizzi a fronte di pagamenti di franchigie su sinistri automobilistici
- decrementi per rilasci, pari a a 6.462 migliaia di euro, operati per la gran parte in relazione a contenziosi con il personale
- altre rettifiche in riduzione per 309 migliaia di euro correlate al differenziale di tassi utilizzati ai fini della determinazione del valore attuale dei fondi
- la rilevazione degli effetti finanziari correlati alla previsione di stima degli utilizzi dei fondi per 1.006 migliaia di euro.

Il "Fondo franchigie assicurative" accoglie la stima della probabile passività connessa alle franchigie assicurative da versare su sinistri automobilistici occorsi prima della chiusura dell'esercizio.

Il "Fondo cause di lavoro", pari a 16.554 migliaia di euro, è costituito a copertura delle prevedibili passività, espresse a valori correnti, relative a contenziosi con il personale dipendente. Detto fondo accoglie anche una stima delle spese legali e degli altri potenziali costi accessori.

Il "Fondo rischi contenzioso tributario", pari a 7.242 migliaia di euro, è principalmente riconducibile al coinvolgimento della Capogruppo TPER – quale soggetto legalmente solidale – in merito a contenziosi fiscali di ATC anteriori alla propria costituzione.

Il "Fondo rischi contenzioso espropri", pari a 1.922 migliaia di euro, è costituito a presidio dei rischi connessi agli esiti dei contenziosi in corso presso la Corte d'Appello, relativi al calcolo di indennizzi per espropri di terreni sui quali insiste lo scalo merci di Dinazzano.

Il "Fondo rischi accise" accoglie la stima degli oneri correlati al possibile mancato riconoscimento del beneficio connesso al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone.

Gli “Altri” fondi, pari a 12.032 migliaia di euro, accolgono principalmente il valore dell’accantonamento operato a fronte del contratto, qualificabile come oneroso, che sottende alle attività di gestione dell’infrastruttura, detenuta in forza di concessione dalla società Marconi Express S.p.A., che collega l’aeroporto alla stazione centrale di Bologna attraverso una monorotaia elettrica sopraelevata. Al 31 dicembre 2023 l’importo di detto fondo risulta pari a 8.960 migliaia di euro e, nel corso del 2023, il medesimo risulta incrementato di 1.600 migliaia di euro essenzialmente in relazione ad una rivisitazione della stima dello stesso che ha tenuto conto anche dei maggiori costi stimati per interventi di manutenzione sull’infrastruttura, solo in parte compensati da maggiori ricavi derivanti dagli adeguamenti dei corrispettivi previsti per i servizi resi dalla nell’ambito del medesimo contratto.

Per la parte residua gli “Altri” fondi si riferiscono essenzialmente a:

I. rischi connessi ad interventi di bonifica ambientali da operarsi sull’area di rifornimento locomotori della Stazione Ferroviaria di Sermide
II. rischi di penali correlate alla restituzione di taluni automezzi utilizzati nell’ambito del servizio di car sharing.

14. PASSIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente – Migliaia di euro 24.624 (32.913)
Quota corrente – Migliaia di euro 60.732 (32.074)

Al 31 dicembre 2023 le passività finanziarie ammontano complessivamente a 85.356 migliaia di euro (64.368 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Si riporta di seguito il prospetto delle passività finanziarie, con evidenza della composizione del saldo di bilancio, del corrispondente valore nominale della passività e della relativa esigibilità (quota corrente e quota non corrente):

	31/12/2023				31/12/2022			
Migliaia di euro	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	**31.667**	**31.779**	**31.779**	**–**	**63.333**	**63.482**	**32.053**	**31.429**
Finanziamenti a medio/lungo termine	**26.194**	**26.167**	**1.935**	**24.232**	**46**	**46**	**21**	**25**
Finanziamenti a breve termine	**27.018**	**27.018**	**27.018**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Altre passività finanziarie	**392**	**392**	**–**	**392**	**1.459**	**1.459**	**–**	**1.459**
TOTALE	**85.271**	**85.356**	**60.732**	**24.624**	**64.838**	**64.987**	**32.074**	**32.913**

In data 15 settembre 2017 la Capogruppo TPER ha perfezionato l’emissione di un prestito obbligazionario *unsecured* per un ammontare di 95 milioni di euro, quotato alla Borsa di Dublino (Irish Stock Exchange). Le obbligazioni (non convertibili) avevano originaria scadenza pari a 7 anni e rimborso *amortizing* a partire dal quinto anno, presentano una cedola a tasso fisso annuo dell’1,85%. Le stesse sono state interamente collocate presso investitori istituzionali. Nel corso del 2023 si è dato corso al rimborso della seconda rata del prestito

obbligazionario che conseguentemente si ridotto rispetto al precedente esercizio di 31.703 migliaia di euro.

- La voce finanziamenti a medio lungo termine accoglie essenzialmente il valore di due operazioni di finanziamento perfezionate nel corso del 2023 ed in particolare:
- un finanziamento *term*, assistito da garanzia "Sace Green", per un ammontare originario complessivo di 15 milioni di euro utilizzato a supporto degli investimenti sul parco bus, regolato a tasso variabile e di durata pari a otto anni
- un finanziamento *term*, assistito da garanzia "Sace Green", per un ammontare complessivo in linea capitale di circa 12 milioni di euro da utilizzare a supporto di investimenti nel parco treni regolato a tasso variabile e di durata pari a dieci anni.

La voce finanziamenti a breve termine presenta un saldo a fine esercizio di 27.018 migliaia di euro che si riferisce a:
- parte di una linea di finanziamento *revolving* (per 17.018 migliaia di euro), contratta con un pool di finanziatori, di importo massimo in linea capitale pari a 65 milioni di euro e utilizzabile per sostenere il piano di investimenti relativo al rinnovamento e miglioramento del parco rotabile su gomma e relative infrastrutture nelle more della messa a disposizione da parte della competente agenzia della mobilità e/o altro ente competente (Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Ferrara, Ministero delle Infrastrutture) di un ammontare corrispondente a determinati contributi destinati in ultima istanza alla Capogruppo TPER. Detta linea è regolata a tasso variabile e ha durata pari a quattro anni
- linee di finanziamento a breve termine, nelle forme di affidamento per cassa, per complessivi 10.000 migliaia di euro.

Si evidenzia che talune linee di finanziamento prevedono il rispetto di determinati parametri finanziari (*financial covenants*). I criteri di determinazione delle grandezze economico finanziarie utilizzate nel calcolo dei rapporti sono definiti nei relativi contratti. Il mancato rispetto degli stessi, alle rispettive date di riferimento, potrebbe configurare un evento di *default* e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi. Alla data del 31 dicembre 2023 tali parametri risultano rispettati. Per maggiori dettagli sulle passività finanziarie si rinvia alla nota "Gestione dei rischi finanziari".

Le altre passività finanziarie si riferiscono principalmente a depositi cauzionali regolati a tassi variabili.

15. ALTRE PASSIVITÀ

Quota non corrente – Migliaia di euro 17.811 (23.469)
Quota corrente – Migliaia di euro 58.251 (54.313)

Al 31 dicembre 2023 le altre passività ammontano complessivamente a 76.062 migliaia di euro e registrano un decremento di 1.720 migliaia di euro rispetto al termine del precedente esercizio. La tabella che segue evidenzia la composizione per natura della voce con indicazione della quota corrente e di quella non corrente.

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso agenzia mobilità SRM	17.296	–	17.296	22.295	–	22.295
Debiti per investimenti	16.589	16.589	–	17.964	17.964	–
Debiti verso personale dipendente	10.445	10.445	–	10.881	10.881	–
Debiti verso soci	2.894	2.380	514	3.142	2.628	514
Debiti verso istituti di previdenza	2.116	2.116	–	2.174	2.174	–
Debiti tributari	834	834	–	550	550	–
Altri debiti	25.887	25.887	–	20.776	20.116	660
TOTALE	**76.061**	**58.251**	**17.811**	**77.782**	**54.313**	**23.469**

I "Debiti verso l'agenzia della mobilità SRM" (Società Reti e Mobilità S.r.l.) si riferiscono essenzialmente al saldo dovuto, alla data di riferimento, in relazione al contratto avente ad oggetto il ramo d'azienda costituito dalle reti, dagli impianti, dalle dotazioni patrimoniali e dai contratti afferenti al complesso aziendale destinato all'esercizio del servizio di TPL nel bacino provinciale di Bologna.

La voce "Debiti per investimenti" accoglie il controvalore degli impegni assunti dal Gruppo in forza di anticipazioni ottenute su talune linee di contributi su investimenti.

I "Debiti verso personale dipendente" rilevano l'ammontare delle somme spettanti al personale dipendente al termine dell'esercizio per prestazioni da questi rese.

I "Debiti verso soci" sono relativi principalmente al debito della controllante TPER verso i propri Soci per dividendi deliberati nell'ambito dell'approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

La voce "Altri debiti" pari a 25.887 migliaia di euro è essenzialmente costituita da risconti passivi su titoli di viaggio (per 15.857 migliaia di euro) con validità oltre il 31 dicembre 2023 e quindi di competenza di futuri esercizi, nonché risconti passivi (per 6.402 migliaia di euro) correlati agli effetti dell'intervenuto atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM con riferimento all'area metropolitana di Bologna che bilancia il maturato dritto di TPER alla manovra tariffaria di cui all'art.12-bis del contratto di servizio, attraverso il quale si è inteso regolare gli effetti compensativi derivanti dalla manovra tariffaria 2023.

Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. I valori indicati in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2022.

Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate rinvia alla sezione "Rapporti con parti correlate".

16. RICAVI PER SERVIZI LINEA TPL

Migliaia di euro 207.991 (186.160)

I ricavi da servizi da linea TPL sono pari a 207.991 migliaia di euro e presentano un incremento di 21.831migliaia di euro rispetto al 2022 (186.160 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Titoli di viaggio	70.475	59.759	10.716
Integrazione corrispettivi	120.207	110.364	9.843
Contributi CCNL	10.819	10.819	0
Sanzioni a passeggeri	5.459	4.497	962
Altri ricavi	1.031	721	310
TOTALE	**207.991**	**186.160**	**21.831**

Sul positivo andamento registrato dai ricavi per servizi di linea TPL ha inciso significativamente l'incremento del traffico passeggeri registrato nel corso del 2023 rispetto al 2022 che ha fatto registrare un incremento dei titoli di viaggio venduti di 10.716 migliaia di euro.

Le integrazioni corrispettivi registrano una variazione positiva di 9.843 migliaia di euro principalmente ascrivibile:

- agli adeguamenti dei corrispettivi chilometrici dei servizi minimi operati nei bacini di Bologna e Ferrara (+3.387 migliaia di euro)
- alla rilevazione nel corso del 2023 (per 5.511 migliaia di euro) degli effetti dell'atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna. Sulla base del predetto atto, posto che il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, SRM, TPB e TPER hanno inteso quantificare gli effetti della manovra tariffaria con effetto dal 1° agosto 2023, in conformità alle previsioni di cui all'art.12 bis del contratto di servizio relativo al bacino di Bologna, in un importo predefinito, le medesime parti hanno convenuto che le esigenze della manovra fossero soddisfatte mediante il riconoscimento in capo a TPER, in qualità di affittuario del ramo d'azienda relativo alle reti, impianti e dotazioni patrimoniali destinati all'erogazione del trasporto pubblico locale nel bacino

territoriale dell'area metropolitana di Bologna, di determinate linee di contribuzione e computo degli investimenti ai fini della determinazione del valore di conguaglio. Per quanto sopra, il maturato diritto di TPER alla manovra tariffaria di cui al richiamato art. 12–bis del contratto di servizio sarà soddisfatto mediante il riconoscimento in capo alla stessa di taluni contributi maturandi sugli investimenti operati nell'ambito del contratto di affitto di ramo d'azienda, in applicazione del metodo di calcolo con il quale è stato ridefinito il valore del conguaglio che sarà regolato al termine del contratto di affitto di ramo d'azienda.

Rispetto al 2023 risulta in miglioramento anche la performance correlata ai ricavi da sanzioni che evidenziano un incremento di 962 migliaia di euro.

Infine, si evidenzia che gli altri ricavi, pari a 1.031 migliaia di euro al termine dell'esercizio, includono principalmente il valore delle attività di pubblicità e sponsorizzazioni operate nell'ambito dei servizi di TPL resi.

17. RICAVI PER SERVIZI DI LINEA FERROVIARIA

Migliaia di euro 27.549 (28.223)

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Ricavi servizi di linea ferroviaria	27.549	28.223	(674)
TOTALE	**27.549**	**28.223**	**(674)**

I ricavi per servizi di linea ferroviaria registrano una variazione negativa di 647 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto del provento rilevato nel 2022 dalla Capogruppo TPER in relazione alla chiusura del precedente contratto di servizio ferroviario conclusosi nel 2019, e dall'incremento dei ricavi per servizio merci ferroviario gestito dalla controllata Dinazzano Po.

Detti ricavi includono i servizi di noleggio del materiale rotabile ferroviario erogati dalla Capogruppo nell'ambito delle attività di servizio trasporto passeggeri su ferro operati nella Regione Emilia–Romagna per il tramite della joint venture Trenitalia Tper S.c.r.l.

18. RICAVI PER PARCHEGGI E CAR SHARING

Migliaia di euro 2.256 (2.062)

I ricavi per le attività di gestione dei servizi di parcheggi e car sharing sono pari a 2.256 migliaia di euro ed evidenziano una variazione positiva di 194 migliaia di euro rispetto al prtecedente esercizio (2.062 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Sosta e parcheggi	12	16	(4)
Sharing mobility	2.244	2.046	198
TOTALE	**2.256**	**2.062**	**194**

La variazione positiva registrata è essenzialmente ricconducibile alle migliori perofrmance registrate nell'ambito delle attività di sharing mobility.

19. ALTRI RICAVI

Migliaia di euro 56.230 (73.989)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Manutenzioni mezzi e altre prestazioni a terzi	6.340	6.265	75
Manutenzioni ferroviarie	18.176	23.455	(5.279)
Rimborsi assicurativi diversi	5.829	5.478	351
Penali	567	496	71
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	588	–	588
Altri	24.730	38.295	(13.565)
TOTALE	**56.230**	**73.989**	**(17.759)**

Gli altri ricavi ammontano a 56.230 migliaia di euro e presentano un decremento di 17.759 migliaia di euro rispetto al 2022 (73.989 migliaia di euro) principalmente per effetto di:

- un decremento del fatturato correlato alle attività di manutenzione ferroviaria operate per il tramite della controllata MAFER (per 5.279 migliaia di euro) sul quale ha inciso il minor volume di manutenzioni cicliche operate nel corso del 2023
- la rilevazione di contributi incassati in riferimento ad investimenti in veicoli ferroviari effettuati in esercizi precedenti e rilevati nel conto economico dell'esercizio 2022 per la parte afferente alle quote di ammortamento già imputate in precedenti esercizi (per complessivi 2.075 migliaia di euro)

- la rilevazione nell'esercizio 2022 del valore dei ristori per mancati ricavi conseguenti all'emergenza epidemiologica da Covid-19, nonché la stima del valore dei contributi per fronteggiare l'incremento dei costi del carburante registrato nel secondo e terzo quadrimestre del 2022, utilizzati per l'alimentazione dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ex art. 9 D. L. n.115/2022 e art. 6 D. L. n.144/2022 (per complessivi circa 15.780 migliaia di euro)
- l'incremento dei ricavi derivanti da servizi di noleggio TPL e servizi sostitutivi per 4.098 migliaia di euro.

20. COSTO PER IL PERSONALE

Migliaia di euro 107.752 (106.902)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Salari e stipendi	79.075	75.645	3.430
Oneri Sociali	23.104	21.213	1.891
Accantonamento ai fondi di previdenza	5.427	5.020	407
Altri costi del personale	825	778	47
Variazione dei fondi per accantonamento	(679)	4.246	(4.925)
TOTALE	**107.752**	**106.902**	**850**

Il costo del personale risulta sostanzialmente in linea con quello consuntivato al termine del precedente esercizio come effetto combinato di:

- l'incremento dei salari e degli stipendi e dei correlati oneri sociali per complessivi 5.321 migliaia di euro quale conseguenza principalmente riconducibile al maggior numero di risorse impiegate nel corso del 2023 rispetto al precedente esercizio, agli intervenuti adeguamenti salariali e alla definizione di talune componenti salariali maturate in precedenti esercizi
- la riduzione delle variazioni dei fondi per accantonamenti correlati a rischi sul personale (per 4.952 migliaia di euro) in relazione alla definizione di alcuni rischi di vertenze per le quali si era proceduto nel corso del 2022 ad un accantonamento risultato parzialmente eccedente e che è stato rilasciato nel corso dell'esercizio 2023. Tale rilascio è stato parzialmente compensato dall'accantonamento operato per far fronte a taluni nuovi rischi di vertenze legate ai rapporti di lavoro.

Le tabelle seguenti presentano la consistenza dell'organico in forza alla data di chiusura dell'esercizio e dell'organico medio occupato, suddivisi per livello di inquadramento.

Inquadramento (alle date di chiusura)	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Dirigenti	10	11	(1)
Quadri	52	49	3
Impiegati	269	266	3
Operai	1.855	1.835	20
Apprendisti	160	184	(24)
Collaboratori	-	-	-
Totale	**2.346**	**2.345**	**1**

Inquadramento (dato medio)	2023	2022	Variazione
Dirigenti	11	11	-
Quadri	51	50	1
Impiegati	265	254	11
Operai	1.780	1.711	69
Apprendisti	170	204	(34)
Totale	2.277	2.230	47
Totale	**2.351**	**2.332**	**19**

21. COSTI PER SERVIZI

Migliaia di euro 92.293(92.431)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Servizi di trasporto	42.189	42.567	(378)
Pedaggi ferroviari	1.150	1.225	(75)
Manutenzioni	14.657	13.206	1.451
Pulizie	6.892	8.029	(1.137)
Assicurazioni	6.953	6.914	39
Energia elettrica	2.243	3.449	(1.206)
Servizio mensa	1.826	1.584	242
Altre utenze	2.330	2.434	(104)
Consulenze	2.021	1.855	166
Altro	12.032	11.168	864
TOTALE	**92.293**	**92.431**	**(138)**

I costi per servizi risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel corso del precedente esercizio. Le variazioni maggiormente significative attendono:

- l'incremento dei costi per manutenzioni (+1.451 migliaia di euro) in relazione sia all'incremento del volume che dei prezzi delle attività manutentive operate sul materiale rotabile e sugli impianti edili
- la riduzione dei costi per pulizie (–1.137migliaia di euro) quale conseguenza della riduzione delle attività di sanificazione richieste in ottemperanza alle disposizioni di prevenzione a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid–19
- la contrazione dei costi per energia elettrica determinata essenzialmente dalla calmierazione dei prezzi dell'energia che nel corso del 2022 avevano subito significativi incrementi a seguito delle emergenti tensioni geopolitiche.

22. MATERIE PRIME E MATERIALI

Migliaia di euro 48.045 (54.699)

La voce include gli acquisti di materiale ed è presentata per natura al netto delle variazioni delle rimanenze.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Carburanti	25.790	31.946	(6.156)
Lubrificanti	686	605	81
Pneumatici	934	677	257
Ricambi	18.742	19.226	(484)
Materiali vari	791	297	494
Altro	519	454	65
Variazione fondo svalutazione rimanenze	583	1.494	(911)
TOTALE	**48.045**	**54.699**	**(6.654)**

I costi per materie registrano una variazione in diminuzione pari a 6.654 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, quasi interamente ascrivibile alla riduzione dei costi per carburanti a seguito della calmierazione dei prezzi delle commodities di riferimento successiva alla impennata dei medesimi registrata nel 2022 e influenzata significativamente dalle incertezze geopolitiche innescate dall'inasprirsi del conflitto russo–ucraino.

23. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Migliaia di euro 4.553 (2.952)

La voce si riferisce essenzialmente a noleggi di immobili e autovetture. Rispetto al precedente esercizio la voce registra un incremento di 1.601 migliaia di euro essenzialmente in relazione a sopravvenienze generatesi ad esito della chiusura di taluni contratti di locazione di materiale rotabile ferroviario.

24. ALTRI COSTI OPERATIVI

Migliaia di euro 5.093 (5.941)

Gli altri costi operativi, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano sostanzialmente in linea con quanto consuntivato al termine del precedente esercizio.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Imposte e tasse	1.578	1.830	(252)
Revisioni e collaudi	125	141	(16)
Contributi assicurativi	385	359	26
Altro	3.005	3.611	(606)
Totale	**5.093**	**5.941**	**(848)**

La voce "Altro" include principalmente gli oneri di competenza riferibili all'utilizzo del ramo d'azienda costituito dalle reti, dagli impianti, dalle dotazioni patrimoniali e dai contratti afferenti al complesso aziendale destinato all'esercizio del servizio di TPL nel bacino provinciale di Bologna, regolato da apposito contratto sottoscritto con l'agenzia della mobilità Società Reti e Mobilità S.r.l.

25. VARIAZIONE DEI FONDI PER ACCANTONAMENTI

Migliaia di euro 5.993 (1.653)

L'ammontare della voce, pari a 5.993 migliaia di euro, è essenzialmente riconducibile a:

- accantonamenti per rischi riconducibili ad un possibile mancato riconoscimento del beneficio correlato al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone (per 3.500 migliaia di euro)
- accantonamenti ad altri fondi per 2.900 migliaia di euro essenzialmente riconducibili ai maggiori oneri per il contratto qualificato come oneroso ai sensi dello IAS 37 e relativo alle attività di gestione dell'infrastruttura detenuta da Marconi Express S.p.A. che collega la stazione centrale di Bologna all'aeroporto (per 1.155 migliaia di euro) e ai maggiori oneri stimati in relazione alle attività di bonifica dell'area rifornimento locomotori della Stazione Ferroviaria di Sermide (per 1.717 migliaia di euro)
- decrementi per rilasci di altri fondi per euro 799 migliaia di euro, principalmente riconducibili al rilascio del fondo stanziato a fronte di possibili sanzioni amministrative erogabili per presunte violazioni al trattamento dei dati ai sensi della vigente normativa sulla privacy emerse nel corso di una verifica che si è chiusa con l'irrogazione di una sanzione significativamente inferiore.

Per un maggior dettaglio sulla variazione dei fondi per accantonamenti si rinvia alla nota n. 13 – "Fondi per accantonamenti".

26. PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI

Proventi finanziari – Migliaia di euro 3.851 (2.496)
Oneri finanziari – Migliaia di euro –7.461 (–2.496)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nelle tabelle seguenti.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Interessi attivi su crediti	1.519	1.485	34
Interessi attivi su conti bancari	1.024	102	922
Altri interessi attivi	998	81	917
Proventi da attualizzazione fondi	310	828	(518)
Totale altri proventi finanziari	**3.851**	**2.496**	**1.355**
Oneri da prestito obbligazionario	(1.136)	(1.798)	662
Oneri da finanziamenti	(2.493)	(398)	(2.095)
Oneri da attualizzazione fondi	(561)	(1)	(560)
Altri oneri finanziari	(3.271)	(299)	(2.972)
Totale oneri finanziari	**(7.461)**	**(2.496)**	**(4.965)**
Totale Proventi/(Oneri) finanziari	**(3.610)**	**–**	**(3.610)**

Rispetto al precedente esercizio il totale dei proventi ed oneri finanziari evidenzia un decremento di 3.610 migliaia di euro.

Sulla variazione hanno inciso:

- gli oneri derivanti dalle nuove linee di finanziamento regolate a tasso variabile, che scontano gli effetti dell'innalzamento dei livelli di tasso di interesse correlati alle politiche restrittive attuate dalla Banca Centrale Europea per fronteggiare la spinta inflazionistica
- la rilevazione dell'onere finanziario derivante dalla rideterminazione del valore dei crediti vantati nei confronti della società collegata Marconi Express S.p.a. in forza di specifici finanziamenti soci e conseguente alla revisione delle scadenze temporali previste per il rimborso dello stesso
- la rilevazione del provento finanziario derivante dalla rideterminazione del valore dell'attività finanziaria vantata in forza degli investimenti operati e da operare con riferimento al progetto Crealis, conseguente ad una rivisitazione dei flussi di cassa in entrata ed in uscita connessi alla medesima attività.

27. ONERI FISCALI

Migliaia di euro 416 (-84)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
IRES	318	632	(314)
IRAP	899	153	746
Beneficio imposte correnti sul reddito da perdite fiscali	(244)	(556)	312
Imposte correnti sul reddito	**973**	**229**	**744**
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-	3	(3)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	**-**	**3**	**(3)**
Accantonamenti	(445)	(481)	36
Rilasci	245	62	183
Imposte anticipate	**(200)**	**(419)**	**219**
Accantonamenti	-	105	(105)
Rilasci	(357)	(2)	(355)
Imposte differite	**(357)**	**103**	**(460)**
Totale imposte anticipate e differite	**(557)**	**(316)**	**(241)**
Totale oneri/(proventi) fiscali	**416**	**(84)**	**500**

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un onere netto di 416 migliaia di euro nel 2023 (provento per 84 migliaia di euro nel 2022) ed evidenzia una variazione negativa pari a 500 migliaia di euro.

Sull'incremento degli oneri fiscali incide principalmente lo stanziamento delle imposte correnti operate dalla Capogruppo TPER.

Nella tabella seguente è riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto.

IRES (migliaia di euro)		
Descrizione	**Valore**	**Imposta**
Risultato prima delle imposte	8.896	
Onere fiscale teorico (aliquota 24%)		2.135
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi		
TOTALE	**-**	**-**
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Accantonamento fondi	14.071	
Impairment partecipate	3.528	
Svalutazione concessione per impairment test	3.000	
Spese manutenzione deducibili dal 2024 al 2028	520	
Altre differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	7.436	
TOTALE	**28.555**	**6.853**
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo e rilascio fondi	(11.413)	
Altri rigiri delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(5.263)	
TOTALE	**(16.676)**	**(4.002)**
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Credito Energia e Gas non tassabile	(1.752)	
Super e iperammortamento	(5.948)	
Altre differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	(7.834)	
TOTALE	**(15.534)**	**(3.728)**
Imponibile fiscale	5.241	1.258
ACE e perdite fiscali pregresse	(3.916)	(940)
Imponibile fiscale	**1.325**	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		**318**

IRAP (migliaia di euro)		
Descrizione	**Valore**	**Imposta**
Differenza tra valore e costi della produzione	2.655	
Voci del Conto Economico non rilevanti	121.329	
TOTALE	**123.984**	
Onere fiscale teorico (aliquota 4,20%)		29.756
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Variazioni in aumento	2.612	
Variazioni in diminuzione	(1.582)	
Deduzioni del Personale	(100.866)	
TOTALE	**(99.836)**	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
TOTALE	**-**	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo e rilascio fondi	(2.'08)	
Ammortamento del costo dei marchi e dell'avviamento	(125)	
TOTALE	**(2.733)**	
Imponibile fiscale	21.415	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		899

Altre informazioni finanziarie

INFORMAZIONI SUL RENDICONTO FINANZIARIO

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2023 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti di 10.110 migliaia di euro rispetto all'incremento di 11.076 migliaia di euro del 2022.
Il flusso generato dall'attività operativa nel 2023 è pari a 38.84 migliaia di euro, in riduzione di 12.614 migliaia di euro rispetto al valore del 2022 (50.698 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2023 incidono:

- il cash flow operativo generato prima delle variazioni del capitale di esercizio e delle altre variazioni pari a 35.705 migliaia di euro (33.398 migliaia di euro nel 2022) sul quale ha inciso principalmente il miglior risultato di conto economico (+6.785 migliaia di euro rispetto al 2022) e i maggiori oneri finanziari rilevati (+2.782 migliaia di euro) parzialmente compensati dall'incremento della quota di utile delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (–7.519 migliaia di euro)
- il flusso generato dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 2.379 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti di natura non finanziaria già commentate in precedenza.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è complessivamente pari a 44.063 migliaia di euro principalmente per effetto di:

- investimenti in attività materiali e immateriali per complessivi 68.518 migliaia di euro, in aumento di 33.472 migliaia di euro rispetto al 2022
- i contributi incassati a fronte di investimenti operati e da operare per 24.121 migliaia di euro, in riduzione di 2.594 migliaia di euro rispetto al 2022
- disinvestimenti in attività materiali e partecipazioni per 334 migliaia di euro.

Il flusso di cassa generato dalle attività finanziarie nel 2023 è pari a 16.089 migliaia di euro principalmente quale risultante dell'effetto combinato di:

- il rimborso della seconda rata del prestito obbligazionario, per 31.667 migliaia di euro
- l'accensione di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per 27.136 migliaia di euro e a breve termine per 48.000 migliaia di euro
- il rimborso di finanziamenti a medio lungo termine per 1.015 migliaia di euro e a breve termine per 20.982 migliaia di euro
- la variazione delle passività per beni in leasing positiva per 1.750 migliaia di euro
- il pagamento di interessi passivi per 3.640 migliaia di euro.

GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Obiettivo del Gruppo TPER è il mantenimento nel tempo di una gestione bilanciata della propria esposizione finanziaria, atta a garantire una struttura del passivo in equilibrio con la composizione dell'attivo di bilancio e in grado di assicurare la necessaria flessibilità operativa attraverso l'utilizzo della liquidità generata dalle attività operative correnti e il ricorso a finanziamenti bancari.

La capacità di generare liquidità dalla gestione caratteristica unitamente alla capacità di indebitamento consentono al Gruppo di soddisfare in maniera adeguata le proprie necessità operative, di finanziamento del capitale circolante operativo e di investimento, nonché il rispetto dei propri impegni finanziari.

Il Gruppo, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposto:

- al rischio di liquidità, riconducibile alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a fronteggiare gli impegni a breve termine, nonché connesso al rischio di *downgrading* del merito creditizio con conseguente limitazione della possibilità di assicurarsi risorse a medio–lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento di natura operativa, nonché di far fronte alle passività finanziarie assunte
- al rischio di violazione dei *covenant* finanziari previsti dalle linee di finanziamento in essere e dal prestito obbligazionario che potrebbero innescare clausole di rimborso anticipato
- al rischio di mercato, principalmente riconducibile:
  I. alle variazioni dei tassi di interesse in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate;
  II. alle oscillazioni dei prezzi delle commodity
- al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità che una controparte finanziaria con cui sono stati eseguiti investimenti delle liquidità non sia in grado di onorare in tutto o in parte il proprio impegno.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire i fabbisogni operativi e il debito finanziario in scadenza. Tale rischio è riconducibile anche alla potenziale riduzione del *credit rating* che consente al Gruppo di accedere al capitale di credito a condizioni favorevoli e di assicurarsi risorse a medio–lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento.

I *rating* creditizi possono essere diminuiti a seguito di eventi che incidano materialmente sulla condizione finanziaria del Gruppo o comportano un cambiamento significativo nel suo profilo di rischio, nonché un cambiamento nelle metodologie utilizzate per la valutazione del merito creditizio. Conseguentemente le condizioni di finanziamento del Gruppo potrebbero diventare più onerose e il suo accesso ai mercati finanziari più complesso.

Oltre la dinamica dei *rating* creditizio, i principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità del Gruppo sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento, dall'altro le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.

Per mitigare tali rischi, il Gruppo monitora gli indici finanziari che contribuiscono alla determinazione del *rating* e intrattiene un dialogo regolare con gli istituti di credito, monitorando eventuali modifiche alle metodologie utilizzate che potrebbero generare un impatto sul *credit score* attributo al Gruppo.

La strategia adottata dal Gruppo per la gestione del rischio di liquidità si concentra inoltre sull'ottimizzazione della propria capacità di generare flussi di cassa, e sulla diversificazione delle fonti di finanziamento per la copertura dei propri fabbisogni per la gestione dell'esercizio che per gli investimenti nonché sul monitoraggio continuo dei flussi di cassa previsti per far fronte alla scadenza agli impegni assunti.

La tabella seguente fornisce un dettaglio delle scadenze residue delle passività sulla base dei flussi di cassa non attualizzati. Per il prestito obbligazionario e per i finanziamenti bancari gli importi includono sia i flussi relativi al rimborso della quota capitale, sia i flussi relativi agli interessi. Nel caso in cui i flussi relativi agli interessi siano a tasso variabile, il valore non attualizzato degli stessi è stimato applicando, per le successive scadenze, l'ultimo tasso variabile applicato nel 2023.

Per le passività finanziarie per i beni in leasing i flussi sono determinati sulla base dei canoni contrattuali e nel caso in cui questi ultimi siano soggetti ad indicizzazione il valore non attualizzato degli stessi è stimato applicando, per le successive scadenze, l'ultimo tasso variabile applicato nel 2023.

	Valore di bilancio	Flussi contrattuali				TOTALE
Migliaia di euro		Inferiori a 1 anno	Da 1 anno a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	
Al 31 dicembre 2023						
Prestiti obbligazionari	31.779	32.253	–	–	–	32.253
Finanziamenti a medio/lungo termine	26.167	3.372	4.161	19.975	4.405	31.913
Finanziamenti a breve termine	27.018	27.018	–	–	–	27.018
Passività per beni in leasing	9.641	3.314	3.101	4.120	–	10.535
Passività commerciali	60.114	58.872	994	248	–	60.114
Al 31 dicembre 2022						
Prestiti obbligazionari	63.482	32.838	32.253	–	–	65.091
Finanziamenti	46	23	27	–	–	50
Passività per beni in leasing	7.890	3.599	2.277	2.279	15	8.170
Passività commerciali	68.262	66.706	872	684	–	68.262

Il Gruppo TPER ritiene di avere la capacità di soddisfare le proprie obbligazioni di pagamento mediante la generazione di flussi di cassa da attività operativa e, in subordine, mediante utilizzo delle giacenze di cassa e/o degli strumenti finanziari in portafoglio, liquidabili.

Rischio di default e mancato rispetto dei covenants

Il Gruppo è esposto al rischio associato al mancato rispetto di una soglia minima definita contrattualmente in alcuni *covenant* finanziari che potrebbero esporlo al rischio di rimborso anticipato degli strumenti in oggetto.

I contratti di finanziamento, così come il prestito obbligazionario, in linea con la prassi internazionale per operazioni analoghe, prevedono in generale il diritto del finanziatore/dell'obbligazionista di chiedere il rimborso del proprio credito risolvendo anticipatamente il rapporto con il debitore in tutti i casi in cui quest'ultimo sia dichiarato insolvente e/o sia oggetto di procedure concorsuali, oppure abbia avviato una procedura di liquidazione o un'altra procedura con simili effetti.

Nello specifico, talune linee di finanziamento in essere prevedono l'obbligo di rispettare, per tutta la durata del debito:

- il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e Patrimonio netto consolidato non superiore a 1
- il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e EBITDA consolidato non superiore a 3,5.

Il mancato rispetto delle clausole sopra descritte costituisce una violazione degli obblighi contrattuali il Gruppo potrebbe essere chiamata al pagamento del debito residuo.

I suddetti *covenant* e i relativi calcoli vengono monitorati periodicamente anche avvalendosi di dati prospettici e nel caso di esposizione di rimborsi anticipati viene installato un colloquio con i finanziatori volto a porre rimedio. Si evidenzia che al 31 dicembre 2023 non vi sono indicazioni che possano far presumere che i suddetti *covenant* non siano stati ottemperati.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare in generale una duplice manifestazione:

- rischio di *cash flow*: è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati a un tasso di interesse di mercato
- rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato.

L'approccio alla gestione del rischio di tasso d'interesse del Gruppo, tenuto conto della struttura degli *asset* e della stabilità dei flussi di cassa, è volto a preservare i costi di *funding* e a stabilizzare i flussi finanziari in modo tale da garantire i margini e la certezza dei flussi di cassa derivanti dalla gestione caratteristica. L'approccio alla gestione del rischio di tasso di interesse è pertanto prudente e prevede l'analisi e il controllo della posizione effettuati periodicamente sulla base di specifiche esigenze.

La seguente tabella riporta i finanziamenti passivi a tasso variabile e a tasso fisso, con indicazione dei relativi flussi finanziari contrattuali scadenzati in funzione della residua durata dei finanziamenti a confronto con quelli relativi al 2022.

Migliaia di euro	31/12/2023	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anno a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	53.185	58.931	30.390	4.161	19.975	4.405
Tasso fisso	31.779	32.253	32.253	0	0	0
TOTALE	**84.964**	**91.184**	**62.643**	**4.161**	**19.975**	**4.405**

Migliaia di euro	31/12/2022	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anno a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	46	50	23	27	-	-
Tasso fisso	63.482	65.091	32.838	32.253	-	-
TOTALE	**63.528**	**65.141**	**32.861**	**32.280**	**-**	**-**

Rischio prezzo commodities

Il Gruppo TPER è esposto al rischio prezzo delle commodity energetiche ossia energia elettrica e prodotti petroliferi, dal momento che gli approvvigionamenti risentono delle oscillazioni dei prezzi di dette commodity.

Nel corso del 2023, come noto, si è assistito ad una riduzione dei costi dei carburanti e dell'energia elettrica che ha fatto seguito ai forti aumenti registrati nel 2022, ulteriormente acuitisi a seguito dell'inasprimento delle tensioni geopolitiche.

In tale contesto il Gruppo ha costantemente tenuto monitorata la situazione, verificando i potenziali impatti sulla pianificazione ed impegnandosi in ogni caso a mantenere gli impegni in termini di investimenti e di attenzione alla qualità dei servizi erogati.

Allo stato attuale il Gruppo sta analizzando gli effetti del perdurare della volatilità dei prezzi delle commodity al fine di implementare eventuali opportune strategie di copertura, ovvero effettuare manovre che consentano il mantenimento di condizioni di equilibrio nelle attività di erogazione dei propri servizi, compreso degli eventuali contratti che le regolano. Al fine di diversificare il rischio in oggetto, inoltre, da tempo il Gruppo ha intrapreso un percorso di *energy mix*, che le consente di utilizzare differenti fonti di alimentazione per operare i propri servizi. Tale diversificazione riduce sensibilmente l'esposizione del Gruppo alla variazione prezzi di una singola commodity.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali e/o finanziarie.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali; sulle fatture a supporto etc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il c.d. "*credit standing*" della controparte, qualora in contratti e strumenti finanziari stipulati, il debitore non sia in grado di onorare in tutto o in parte le proprie obbligazioni nei confronti del Gruppo.

Le controparti del Gruppo per sono principalmente rappresentate da:
- società appartenenti collegate o joint venture
- enti pubblici quali il Comune di Bologna, il Comune di Ferrara, la Regione Emilia-Romagna e società da queste controllate
- controparti finanziarie in relazione ai depositi presso banche.

Per quel che concerne gli utenti dei servizi di TPL, il Gruppo opera fornendo servizi pubblici ed i ricavi derivanti dalle tariffe applicate vengono essenzialmente incassati con l'erogazione del servizio.

Il rischio di credito sulla liquidità e sugli strumenti finanziari in portafoglio è limitato in quanto il Gruppo opera solo con controparti con elevato *rating* creditizio.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore di eventuali garanzie. A fronte dei crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito, al lordo delle svalutazioni operate, del Gruppo al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

		Scaduti					
Migliaia di euro	**Crediti 31/12/2022**	**Non scaduti**	**0–30**	**31–60**	**61–90**	**91–180**	**oltre 180**
Attività commerciali	69.601	55.229	2.676	757	2.221	1.811	6.907
Attività finanziarie	51.704	50.955	–	–	–	–	749
Altre attività	23.233	19.452	–	–	–	–	3.781
Fondo svalutazione crediti	(13.298)	(5.694)	(108)	(159)	(172)	(385)	(6.779)
Totale	**131.240**	**119.941**	**2.567**	**598**	**2.049**	**1.427**	**4.658**

		Scaduti					
Migliaia di euro	**Crediti 31/12/2022**	**Non scaduti**	**0–30**	**31–60**	**61–90**	**91–180**	**oltre 180**
Attività commerciali	69.687	61.404	531	1.986	386	370	5.010
Attività finanziarie	44.060	44.060	–	–	–	–	–
Altre attività	29.054	24.378	–	–	–	–	4.676
Fondo svalutazione crediti	(12.248)	(3.251)	(32)	(323)	(178)	(147)	(8.317)
TOTALE	**130.553**	**126.591**	**499**	**1.663**	**208**	**223**	**1.369**

INFORMAZIONI INTEGRATIVE SUGLI STRUMENTI FINANZIARI

Di seguito si riporta il dettaglio delle attività e passività finanziarie richiesto dall'IFRS 7 suddivise nelle categorie definite dall'IFRS 9.

	Note	Livello di Fair Value	Costo ammortizzato		Fair value contabilizzato a conto economico		Totale	
			31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
Attività non correnti								
Partecipazioni in altre imprese	4	3	–	–	3.343	3.343	3.343	3.343
Attività finanziarie	5		38.283	35.290	–	–	38.283	35.290
Attività correnti								
Crediti commerciali	7		64.270	64.016	–	–	64.270	64.016
Attività finanziarie	5		11.415	6.908	–	–	11.415	6.908
Altre attività	10		18.489	24.339	–	–	18.489	24.339
Passività non correnti								
Prestiti obbligazionari	14		0	31.429	–	–	0	31.429
Finanziamenti a medio/lungo termine	14		24.232	25	–	–	24.232	25
Altre passività finanziarie non correnti	14		392	1.459	–	–	392	1.459
Passività per beni in leasing a lungo termine	3		5.893	4.572	–	–	5.893	4.572
Passività commerciali	12		1.242	1.556	–	–	1.242	1.556
Altre passività	15		17.811	23.469	–	–	17.811	23.469

	Note	Livello di Fair Value	Costo ammortizzato		Fair value contabilizzato a conto economico		Totale	
			31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
Passività correnti								
Passività commerciali	12		58.872	66.706	–	–	**58.872**	**66.706**
Quota corrente di prestiti obbligazionari	14		31.779	32.053	–	–	**31.779**	**32.053**
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine	14		1.935	21	–	–	**1.935**	**21**
Finanziamenti a breve termine	14		27.018	0	–	–	**27.018**	**0**
Passività per beni in leasing – quota a breve	3		3.747	3.318	–	–	**3.747**	**3.318**
Altre passività	15		58.251	54.313	–	–	**58.251**	**54.313**

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* delle attività e passività finanziarie è determinato in coerenza con l'IFRS 13 il quale richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli, che rifletta le caratteristiche degli input utilizzati nella sua determinazione:

- livello 1: valutazioni effettuate sulla base di prezzi quotati su mercati attivi per attività e passività finanziarie identiche a quelle oggetto di valutazione
- livello 2: valutazioni effettuate sulla base di input, differenti dai prezzi quotati di cui al livello 1, che per l'attività o passività finanziaria sono osservabili sia direttamente (prezzi) o indirettamente obbligate (derivati di prezzi)
- livello 3: valutazioni che prendono a riferimento parametri non osservabili sul mercato.

Avendo come riferimento la suddetta classificazione, sono state poste in essere procedure valutative del *fair value* delle attività e delle passività in essere alla data del 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 con riferimento a parametri osservabili di mercato e, in particolare:

- il *fair value* di attività e passività finanziarie con condizioni e termini standard, quotati in un mercato attivo, misurato con riferimento ai prezzi pubblicati nel mercato stesso da primari contributori di mercato
- il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie è misurato, ove ne sussistano le condizioni, mediante l'applicazione della metodologia dei flussi di cassa attualizzati, utilizzando quali grandezze di riferimento i prezzi rilevati per transazioni di mercato recenti da primari contributori di mercato per strumenti simili.

La tabella seguente espone le attività e le passività finanziarie valutate al *fair value*:

		***Fair value* alla data di bilancio**		
Migliaia di euro	**31/12/2023**	**Livello 1**	**Livello 2**	**Livello 3**
Partecipazioni	3.343	–	–	3.343

In coerenza con quanto disposto dal principio IFRS 13 viene riportato il *fair value* delle passività finanziarie al 31 dicembre 2023.

	31/12/2023	**31/12/2023**
Migliaia di euro	**Valore di bilancio**	**Fair Value**
Prestiti obbligazionari	31.779	31.217
Passività per beni in leasing	9.640	9.402

	31/12/2023	31/12/2023
Migliaia di euro	**Valore di bilancio**	**Fair Value**
Finanziamenti a medio/lungo termine	26.167	26.583
Finanziamenti a breve termine	27.018	27.018

Non sono avvenuti nel corso dell'esercizio trasferimenti fra i diversi livelli della gerarchia di *fair value*.

Per gli strumenti finanziari a medio–lungo termine, ove non disponibili quotazioni di mercato, il *fair value* è stato determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il proprio rischio credito.

Garanzie

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Garanzie concesse a terzi			
Fideiussioni	12.446	11.670	776
Rischi			
Beni di terzi presso l'azienda	3.656	4.518	(862)
Beni di SRM in affitto d'azienda	29.032	26.277	2.755
Beni di SRM presso l'azienda	19	19	–
Totale	**45.153**	**42.485**	**2.668**

Le fideiussioni concesse a terzi si riferiscono principalmente a garanzie prestate dalla Capogruppo TPER, per conto di Tpb S.c.r.l. e Tpf S.c.r.l., alle rispettive agenzie della mobilità a fronte degli obblighi assunti in forza dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale dei bacini di Bologna e Ferrara.

La voce "Beni di terzi presso l'azienda" si riferisce a dotazione di prima scorta di ricambi ferroviari fornite da clienti di MA.FER.

La voce "Beni di SRM in affitto d'azienda" corrisponde al valore netto contabile delle attività incluse nel perimetro del ramo d'azienda detenuto in forza di contratto d'affitto e di proprietà dell'agenzia della mobilità SRM utilizzato nell'ambito del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino bolognese.

Oltre alle garanzie sopra sintetizzate, si segnala che la Capogruppo TPER aveva alla data di chiusura dell'esercizio 29 milioni di euro di garanzie ricevute da terzi a copertura degli acquisti di beni (in massima parte materiale rotabile) e servizi. Le voci più significative delle

garanzie da terzi erano costituite dalle fideiussioni attive sulla realizzazione del sistema di trasporto pubblico a guida vincolata (TPGV) Bologna – San Lazzaro (10 milioni di euro), per l'acquisto di nuovi bus (3,8 milioni di euro), di nuovi treni (4,2 milioni di euro) e per nuovi impianti di distribuzione idrogeno (1,6 milioni di euro).

Rapporti con parti correlate

Nella tabella che segue sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo con parti correlate.

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
SOCIETÀ CONTROLLATE					
Omnibus S.c.r.l.	2022	3.508	9.970	3.216	5.343
	2023	815	9.892	293	2.327
TPF S.c.r.l.	2022	19.686	589	2.386	160
	2023	18.877	568	4.133	149
TPB S.c.r.l.	2022	75.327	70	18.854	55
	2023	77.900	75	15.285	75
MA.FER S.r.l.	2022	2.970	7	5.770	54
	2023	3.113	272	6.962	118
DINAZZANO PO S.p.A.	2022	1.890	6	590	63
	2023	2.249	6	1.169	6
HERM S.r.l.	2022	3	11	–	11
	2023	–	3	–	–
SST S.r.l.	2022	467	2.611	282	541
	2023	489	2.511	336	652
TPH2 S.c.r.l.	2022				
	2023	9	27	411	116
TOTALE CONTROLLATE	**2022**	**103.851**	**13.264**	**31.097**	**6.227**
	2023	**103.453**	**13.354**	**28.589**	**3.443**

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
SOCIETÀ COLLEGATE					
SETA S.p.A.	2022	730	353	839	774
	2023	1.131	492	635	441
CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI	2022	142	2	150	109
	2023	–	–	–	–
TRENITALIA TPER S.c.r.l.	2022	22.199	0	6.971	4.764
	2023	23.107	–	2.452	3.888
MARCONI EXPRESS S.p.A.	2022	6.008	154	14.534	785
	2023	6.280	–	14.035	1.010
TOTALE COLLEGATE	**2022**	**29.079**	**509**	**22.495**	**6.431**
	2023	**30.518**	**492**	**17.122**	**5.339**
ENTI PROPRIETARI					
Regione Emilia-Romagna	2022	371	–	1.539	1.719
	2023	354	–	1.077	1.670
Comune di Bologna	2022	932	992	3.237	761
	2023	956	1.108	6.276	762
Città metropolitana di Bologna	2022	50	–	50	471
	2023	52	1	57	471
Azienda Consorziale Trasporti ACT Reggio Emilia	2022	–	–	–	296
	2023	–	–	–	220
Provincia di Ferrara	2022	–	–	–	25
	2023	–	–	–	–
Comune di Ferrara	2022	40	–	25	16
	2023	46	0	3.668	–
Provincia di Parma	2022	–	–	–	1
	2023	–	–	–	–

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
Ravenna Holding	2022	–	–	–	1
	2023	–	–	–	–
TOTALE ENTI PROPRIETARI	**2022**	**1.393**	**992**	**4.850**	**3.290**
	2023	**1.408**	**1.109**	**11.078**	**3.122**
TOTALE	**2022**	**134.323**	**14.764**	**58.442**	**15.949**
	2023	**135.379**	**14.955**	**56.788**	**11.904**

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
SOCI					
FERRARA MOBILITÀ S.c.r.l. – "FEM"	2022	129	2.666	64	298
	2023	133	2.583	4	218
AUTOGUIDOVIE S.p.A.	2022	3	2.695	3	515
	2023	4	2.875	4	218
MERCITALIA RAIL S.r.l.	2022	1.283	249	1.419	– 48
	2023	5.047	–	1.908	– 5
PORTO INTERMODALE RAVENNA S.p.A. – SAPIR	2022	1.876	11	683	4
	2023	3.098	4	' 1.616	3
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CONTRO	2022	–	–	–	–
	2023	–	–	'–	–
NUOVA MOBILITÀ S.c.r.l.	2022	1	–	1	–
	2023	–	–	–	–
CO.E.R.BUS Soc. cooperativa	2022	–	4.312	4	1.165
	2023	6	4.106	6	362
S.A.C.A. Coop r.l.	2022	737	12.352	189	3.053
	2022	838	14.876	125	1.281
COSEPURI Soc. cooperativa per azioni	2022	–	8.490	63	1.993
	2023	6	7.909	41	–

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
HGENERATION S.r.l.	2022	–	–	–	–
	2023	26	3.079	65	78
TOTALE	**2022**	**4.029**	**30.775**	**2.425**	**6.980**
	2023	**9.131**	**32.354**	**3.703**	**2.087**

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni con parti indipendenti. Nel corso del 2023 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

Non sono state fornite, né sono state ricevute garanzie per i crediti e debiti contratti con parti correlate. Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, il Gruppo TPER non ha registrato alcuna perdita di valore di crediti contratti con parti correlate. Questa valutazione è svolta annualmente, a ogni data di bilancio, prendendo in esame la posizione finanziaria della parte correlata e il mercato nel quale la parte correlata opera.

Compensi ad amministratori e sindaci e società di revisione

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti i compensi agli amministratori, ai sindaci e alla società di revisione del gruppo TPER.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Compenso agli Amministratori	**383**	**375**	**8**
Compenso ai Sindaci	144	139	5
Compenso alla società di revisione	**147**	**103**	**44**
TOTALE	**674**	**616**	**58**

Si segnala che il corrispettivo per la revisione dei conti consolidati è ricompreso nell'ammontare previsto per la revisione della società controllante TPER.

Settori operativi

A seguito dell'evoluzione registrata nella attività del Gruppo sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

- Trasporto pubblico locale: include tutte le attività relative ai servizi di trasporto persone nei bacini serviti dall'azienda, anche con modalità innovative (car–sharing con vetture elettriche) e come servizio per altri operatori nel trasporto pubblico locale di persone (servizio di navetta per aeroporto–città di Bologna e servizio ferroviario regionale Emilia–Romagna)
- Trasporto merci: si riferisce alle attività del gruppo nel trasporto merci su ferrovia, nonché alle attività di gestione degli scali merci di Dinazzano e Guastalla
- Manutenzione ferroviaria: include i servizi di manutenzione su veicoli ferroviari.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico–patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

2023					
Milioni di euro	**Trasporto pubblico locale**	**Trasporto merci**	**Manutenzione ferroviaria**	**Poste non allocate**	**Totale consolidato**
RICAVI	**249,9**	**24,6**	**19,5**	**–**	**294,0**
EBITDA	**28,7**	**8,6**	**(1,0)**	**–**	**36,3**
Ammortamenti, svalutazioni, riprisitini di valore e accantonamenti	(23,3)	(7,7)	0,1	–	**(30,9)**
EBIT	**5,4**	**0,9**	**(0,9)**	**–**	**5,3**
Utile/(Perdita) di partecipazioni valutate con il metodo del PN				7,2	**7,2**
Proventi/(Oneri) finanziari				(3,6)	**(3,6)**
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento					**8,9**
Proventi/(Oneri) fiscali				(0,4)	**(0,4)**
Utile/(perdita) dell'esercizio					**8,5**
Flusso di cassa operativo	34,1	2,7	1,2	–	**38,1**
Investimenti operativi	(68,6)	(0,3)	(0,2)	–	**(69,2)**

2022					
Milioni di euro	**Trasporto pubblico locale**	**Trasporto merci**	**Manutenzione ferroviaria**	**Poste non allocate**	**Totale consolidato**
RICAVI	244,4	22,5	23,5	–	**290,4**
EBITDA	24,0	6,2	3,1	–	**33,3**
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti	(26,2)	(3,2)	(1,1)	–	**(30,6)**
EBIT	(2,2)	3,0	1,9	–	**2,7**
Utile/(Perdita) di partecipazioni valutate con il metodo del PN				(0,4)	**(0,4)**
Proventi/(Oneri) finanziari				(0,8)	**(0,8)**
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento					**1,5**
Proventi/(Oneri) fiscali				0,1	**0,1**
Utile/(perdita) dell'esercizio					**1,6**
Flusso di cassa operativo	53,3	(1,1)	(1,5)	–	**50,7**
Investimenti operativi	(31,3)	(3,6)	(0,2)	–	**(35,0)**

Ordinativi per investimenti

Si riportano al seguito gli importi degli ordini per investimenti in essere alla data di fine anno:

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Ordini per cespiti in essere			
Beni materiali	101.405	55.858	45.547
Beni immateriali	101	88	13
TOTALE	**101.506**	**55.946**	**45.560**

L'incremento del 2023 sul 2022 è riferibile, in massima parte, ai maggiori ordini in corso per materiale rotabile.

Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e vantaggi economici L. 124/2017

Ai sensi dell'art. 1, comma 125, del'a L. 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che nel corso del 2023 sono state ricevute le seguenti sovvenzioni e/o contributi, da pubbliche amministrazioni:

Ente erogante	Causale	Importo incassato
		Euro
Regione Emilia- Romagna	Contributo per l'acquisto di autobus – fondi POR–FESR 201/2020 azione 4.6.2	388.741
Ministero Infrastrutture e Trasporti	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV – Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro – San Lazzaro (BO) – L.211/92	709.893
Comune di San Lazzaro	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV – Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro – San Lazzaro (BO)	3'.214
SRM Bologna	acconto 20% Contributo per l'acquisto di bus – fondi MATTM bacino di Bologna	21.652
Comune di Bologna	saldo contributo per l'acquisto di autobus – risorse REACT EU (convenzione prot.6697/2022)	16.185.143
Comune di Ferrara	acconto 10% contributo per l'acquisto di autobus risorse PNRR	550.000
Comune di Ferrara	acconto 10% contributo per la realizzazione di infrastrutture TPL risorse PNRR	15.578
SRM Bologna	a–conto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS RER Bacino di Bologna	2.388.971
SRM Bologna	acconto 20% contributo per realizzazione infrastrutture TPL – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS RER Bacino di Bologna	536.000
CittÀ Metropolitana di Bologna	a–conto 14% contributo per l'acquisto di autobus – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS 100K Bacino di Bologna	74'.723
SRM Bologna	a–conto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse PNRR – DM 315/2021	2.04'.993
AMI Ferrara	a–conto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse PNRR – DM 315/2021	' 474.110
Comune di Bologna	contributo per l'attività di Car Sharing	277.294

Ente erogante	Causale	Importo incassato
		Euro
AMI Ferrara	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06	2.486.085
SRM Bologna	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06	9.701.413
Agenzia Entrate	Credito di imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (DL 21/2022 e successive proroghe)	4.325.624
Agenzia Entrate	Credito di imposta per investimenti in beni strumentali art.1 c.1054–1058 L.178/2020	1.426.931
Ministero del Lavoro	Contributo su oneri di malattia L 266/2005	–
Agenzia delle Dogane	Accise sul gasolio autotrazione	579.314
Agenzie della mobilità	Ristori pubblici mancati ricavi Covid–19	–
Agenzie della mobilità	Ristori carburanti ex DL 115/2022 art.9	2.407.028
Agenzia Entrate	Art–Bonus (DL 83/2014)	64.350
Ministero dei Trasporti	CONTRIBUTO Covid 19 d. Interministeriale MIT–MEF n. 472/2020	137.231
Ministero dei trasporti	Contributo norma merci Ferrobus – D.Interministeriale MIT–MEF n. 566/2020	388.895
TOTALE		**46.212.182**

3.

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2023

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Valori in euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Attività materiali	1	**177.451.753**	**166.705.572**
Materiale rotabile		*163.318.074*	*158.700.392*
Infrastrutture		*9.951.592*	*3.646.210*
Immobili		*3.186.959*	*3.094.219*
Altre attività materiali		*995.128*	*1.264.751*
Attività immateriali	2	**458.680**	**394.495**
Attività per diritti d'uso	3	**5.403.496**	**2.297.418**
Partecipazioni	4	**53.949.106**	**57.428.706**
Attività finanziarie non correnti	5	**38.283.358**	**35.296.367**
Totale attività non correnti		**275.546.393**	**262.122.558**
Attività correnti			
Attività commerciali	6	**67.418.302**	**65.989.993**
Rimanenze		*12.893.780*	*13.449.536*
Crediti commerciali		*54.524.522*	*52.540.457*
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7	**60.032.445**	**48.954.480**
Attività finanziarie	5	**11.283.623**	**8.178.851**
Attività finanziarie per contributi		10.883.623	5.892.951
Attività finanziarie correnti		400.000	2.285.900
Attività per imposte sul reddito	8	**610.418**	**1.990.404**
Altre attività correnti	9	**16.053.888**	**21.424.101**
Totale attività correnti		**155.398.676**	**146.537.829**
TOTALE ATTIVITÀ		**430.945.069**	**408.660.387**

Valori in euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Capitale emesso		68.492.702	68.492.702
Azioni proprie		(188.536)	(188.536)
Riserve e utili portati a nuovo		90.895.074	89.404.619
Utile/(perdita) dell'esercizio		3.294.825	1.686.971
Totale patrimonio netto	**10**	**162.494.065**	**159.395.756**
Passività non correnti			
Passività commerciali	**11**	**1.242.225**	**1.555.835**
Fondi per accantonamenti	**12**	**44.207.729**	**42.136.913**
Fondi per benefici a dipendenti		*10.330.020*	*11.601.377*
Altri fondi		*33.877.709*	*30.535.536*
Passività per imposte differite	**13**	**92.313**	**207.029**
Passività finanziarie non correnti	**14**	**24.576.279**	**32.681.563**
Prestiti obbligazionari		*0*	*31.428.559*
Finanziamenti a medio-lungo termine		*24.210.595*	*0*
Altre passività finanziarie non correnti		*365.684*	*1.253.004*
Passività per beni in leasing	**3**	**4.147.733**	**836.830**
Altre passività non correnti	**15**	**17.848.877**	**23.468.963**
Totale passività non correnti		**92.115.156**	**100.887.133**

Valori in euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Passività correnti			
Passività commerciali	11	49.604.306	58.039.427
Quota corrente di fondi per accantonamenti	12	7.927.396	7.109.829
Fondi per benefici a dipendenti		833.356	1.071.629
Altri fondi		7.094.040	6.038.200
Passività finanziarie correnti	14	60.728.487	32.053.295
Quota corrente di prestiti obbligazionari		**31.779.085**	**32.053.295**
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine		**1.931.255**	**0**
Finanziamenti a breve termine		*27.018.147*	*0*
Quota corrente di passività per beni in leasing	**3**	**1.414.427**	**1.592.838**
Passività per imposte sul reddito	**8**	**811.717**	**0**
Altre passività correnti	**15**	**55.849.515**	**49.582.110**
Totale passività correnti		**176.335.848**	**148.377.499**
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		**430.945.069**	**408.660.387**

CONTO ECONOMICO

Valori in euro	Note	2023	2022
Ricavi			
Servizi linea TPL	16	180.241.590	159.386.226
Servizi linea ferrovia	17	6.665.775	8.138.647
Parcheggi e Sharing Mobility	18	2.256.070	327.623
Altri ricavi	19	38.718.569	51.524.930
Totale ricavi		**227.882.004**	**219.377.426**
Costi			
Costo del personale	20	94.308.382	93.986.904
Costi per servizi	21	58.608.042	55.938.829
Costi per materie	22	35.544.736	41.604.264
Godimento beni di terzi	23	2.418.801	1.094.638
Altri costi operativi	24	3.736.294	4.186.016
Ammortamenti		16.421.943	16.920.670
Ammortamenti attività materiali	1	14.685.438	14.986.210
Ammortamenti attività immateriali	2	265.250	333.591
Ammortamenti diritti d'uso	3	1.471.255	1.600.869
Svalutazioni /(ripristini) di valore		3.989.286	2.893.900
Svalutazioni /(ripristini) di valore di attività finanziarie	5–6–9	461.286	544.900
Svalutazioni /(ripristini) di valore di attività non finanziarie	1– 4	3.528.000	2.349.000
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	5.600.740	1.824.038
Totale costi		**220.628.224**	**218.449.259**
RISULTATO OPERATIVO		**7.253.780**	**928.167**

Valori in euro	Note	2023	2022
Proventi finanziari		**3.892.180**	**2.577.196**
Dividendi		*66.300*	*81.600*
Altri proventi finanziari		*3.825.880*	*2.495.596*
Oneri finanziari		**7.295.666**	**2.278.351**
Oneri da prestiti obbligazionari		*1.135.564*	*1.797.952*
Oneri da finanziamenti		*2.472.009*	*25.555*
Altri oneri finanziari		*3.688.093*	*454.844*
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI	**26**	**(3.403.486)**	**298.845**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÁ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		**3.850.294**	**1.227.012**
Oneri fiscali	**27**	**555.469**	**(459.959)**
Imposte correnti sul reddito		*608.127*	*(555.533)*
Imposte differite		*(52.658)*	*95.574*
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		**3.294.825**	**1.686.971**

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Valori in euro	note		2023	2022
Utile/(Perdita) dell'esercizio	**(a)**		**3.294.825**	**1.686.971**
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico	**(b)**	**-**	**-**	**-**
Utili/(perdite) da valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti		12	(258.573)	2.053.190
Effetti fiscali		13	62.057	(111.455)
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico	**(c)**		**(196.516)**	**1.941.735**
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo	**(d=b+c)**		**(196.516)**	**1.941.735**
RISULTATO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO			**3.098.309**	**3.628.706**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023	Note	Capitale sociale
Saldo al 01.01.2022		**68.492.702**
Risultato del conto economico complessivo		
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni		
Destinazione del risultato dell'esercizio		
Distribuzione dividendi		
Saldo al 31.12.2022		**68.492.702**
Risultato del conto economico complessivo		
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni		
Destinazione del risultato dell'esercizio		
Distribuzione dividendi		
Saldo al 31.12.2023	**10**	**68.492.702**

Riserve									Patrimonio netto
Riserve di rivalutazione	Altre riserve								
Riserva per valutazione attuariale per benefici ai dipendenti	Azioni proprie	Riserva legale	Riserva sovraprezzo azioni	Riserva contributi in conto capitale	Fondo riserva avanzo di fusione	Altre riserve	Utili (perdite) portate a nuovo	Risultato dell'esercizio	
(1.588.793)	**(188.536)**	**5.168.884**	**272.058**	**32.716.499**	**1.515.984**	**20.608.612**	**26.150.631**	**5.119.009**	**158.267.050**
1.941.735								**1.686.971**	**3.628.706**
		255.950				2.363.059		(2.619.009)	0
								(2.500.000)	(2.500.000)
352.942	**(188.536)**	**5.424.834**	**272.058**	**32.716.499**	**1.515.984**	**22.971.671**	**26.150.631**	**1.686.971**	**159.395.756**
(196.516)								**3.294.825**	**3.098.309**
		84.349				1.602.622		(1.686.971)	–
156.426	**(188.536)**	**5.509.183**	**272.058**	**32.716.499**	**1.515.984**	**24.574.293**	**26.150.631**	**3.294.825**	**162.494.065**

RENDICONTO FINANZIARIO

Valori in euro	Note	2023	2022
Utile/(perdita) dell'esercizio		**3.294.825**	**1.686.971**
Rettificato da:			
Ammortamenti	1–2–3	16.421.943	16.920.670
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	5.600.740	5.875.674
Svalutazioni/(rivalutazioni) di attività finanziarie	5–6–9	461.286	544.900
Svalutazioni/(rivalutazioni) di valore di attività non finanziarie	1	3.528.000	2.349.000
Minusvalenze/(plusvalenze) da realizzo di attività non correnti		(98.470)	45.491
Oneri/(proventi) finanziari	26	3.403.486	528.816
Variazione netta della fiscalità differita	13	(114.716)	207.029
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		3.897.313	19.876.806
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		**36.394.407**	**48.035.357**
Investimenti in attività materiali	1	(63.984.740)	(29.703.805)
Investimenti in attività immateriali	2–3	(4.906.768)	(1.694.186)
Investimenti in partecipazioni		(12.750)	0
Investimenti al lordo dei contributi		**(68.904.258)**	**(31.397.991)**
Contributi attività materiali	1	24.120.694	26.714.949
Contributi attività immateriali		0	0
Contributi		**24.120.694**	**26.714.949**
Disinvestimenti in attività materiali	1	257.773	139.509
Disinvestimenti in partecipazioni		2.600	0
Disinvestimenti		260.373	139.509
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		**(44.523.191)**	**(4.543.533)**
Emissione/(rimborsi) di prestiti obbligazionari	14	(31.666.666)	(31.666.666)
Accensione finanziamenti a medio-lungo termine		27.136.000	-
(Rimborso) di finanziamenti a medio-lungo termine		(994.150)	-

Valori in euro	Note	2023	2022
Accensione finanziamenti a breve termine		48.000.000	-
(Rimborso) di finanziamenti a breve termine		(20.985.957)	-
Variazione delle passività finanziarie per beni in leasing	3	3.132.492	(647.003)
Variazione delle attività finanziarie	5	(492.193)	475.214
Variazioni delle passività finanziarie	14	(887.320)	905.798
Proventi finanziari		993.329	102.088
Interessi passivi		(3.639.572)	(2.124.164)
Altri oneri finanziari		(1.455.514)	(113.735)
Dividendi incassati	26	66.300	81.600
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria		**19.206.749**	**(32.986.868)**
FLUSSO DI CASSA NETTO DI PERIODO		**11.077.965**	**10.504.956**
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio		48.954.480	38.449.524
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio		60.032.445	48.954.480

NOTE ILLUSTRATIVE

Informazioni generali

TPER S.p.A. (nel seguito TPER o Società), è una società per azioni costituita nel 2012 con sede legale in Bologna, Via di Saliceto, 3. La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

TPER è un'azienda integrata della mobilità con core business nel trasporto pubblico locale (nel seguito anche TPL), automobilistico e ferroviario. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto indicato nella Relazione sulla gestione.

Alla data di predisposizione del presente bilancio nessun socio detiene il controllo: la Regione Emilia-Romagna è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di TPER (46,13%). Gli altri soci sono il Comune di Bologna (30,11%), la Città Metropolitana di Bologna (18,79%), l'Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%), Ravenna Holding S.p.A. (0,04%) e la Provincia di Parma (0,04%). Inoltre, TPER è titolare di 111.480 azioni proprie (0,16%).

Il presente bilancio al 31 dicembre 2023 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di TPER nella riunione del 27 maggio 2024, considerato che il Consiglio di Amministrazione di TPER del 15 marzo 2024, ricorrendo i presupposti di cui all'art. 2364, comma 2° del Codice Civile, ha deliberato il differimento del termine ordinario di approvazione del bilancio della Società, da 120 giorni a 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Il presente bilancio redatto secondo i principi IFRS è assoggettato a revisione legale da parte della PWC S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti sino all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2026.

Si evidenzia che la Società, detenendo significative partecipazioni di controllo, provvede anche alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato unitamente al presente bilancio di esercizio.

Forma e contenuto del bilancio

Il bilancio di esercizio di TPER per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, redatto nel presupposto della continuità aziendale, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.lgs n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* (IFRS), emanati dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dalla Commissione Europea, che comprendono le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC) nonché i precedenti *International Accounting Standards* (IAS) e le precedenti interpretazioni dello *Standard Interpretations Committee* (SIC) ancora in vigore. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Il bilancio d'esercizio di TPER è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative ed è redatto

applicando il criterio generale del costo, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritte nella nota "Principi contabili e criteri di valutazione applicati". La situazione patrimoniale–finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Il conto economico ed il conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato dell'esercizio, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a patrimonio netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di patrimonio netto rappresenta le variazioni intervenute nell'esercizio nelle singole voci che lo compongono mentre il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate circostanze che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

I prospetti della situazione patrimoniale–finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario sono presentati in unità di euro, mentre le note illustrative sono presentate in migliaia di euro salvo diversa indicazione.

L'euro rappresenta la valuta funzionale di presentazione del bilancio d'esercizio di TPER.
Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Ai fini di una più puntuale comparazione alcuni valori dell'esercizio precedente sono stati oggetto di riclassifica. In particolare, dette riclassifiche hanno interessato le variazioni dei fondi per accantonamenti che sono state classificate, ove possibile, per natura nelle singole voci di conto economico.

Si evidenzia invece che i valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione rispetto a quelli presentati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche ai saldi delle voci dell'esercizio precedente.

Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2023 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi.

ATTIVITÀ MATERIALI

Un'attività materiale è rilevata se, e solo se:
a. è probabile che i benefici economici futuri associati alla voce affluiranno all'entità
b. il costo può essere misurato in modo affidabile.

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni.

I costi per il miglioramento, l'aggiornamento e la trasformazione di un'attività materiale sono rilevati ad incremento del costo iniziale quando è probabile che aumenteranno i futuri benefici economici attesi. I costi di sostituzione di componenti identificabili sono rilevati tra le attività materiali ed ammortizzati nel corso della loro vita utile. Il restante valore contabile della componente sostituita viene imputato a conto economico. Tutti gli altri costi di manutenzione e riparazione sono imputati a conto economico quando sostenuti.

L'importo ammortizzabile è la differenza tra il costo e il valore residuo al termine della vita utile. Il valore residuo di un'attività è l'importo stimato che un'entità attualmente otterrebbe dalla dismissione dell'attività, al netto dei costi stimati di dismissione, se l'attività fosse già dell'età e nella condizione prevista alla fine della sua vita utile.

A partire dal momento in cui l'attività è disponibile e pronta per l'uso, il valore ammortizzabile viene sistematicamente ammortizzato a quote costanti lungo la sua vita utile, definita come il periodo di tempo in cui si prevede che l'entità possa utilizzare l'attività.

Il valore residuo e la vita utile di un'attività sono rivisti almeno a ogni data di chiusura dell'esercizio e, se le aspettative differiscono dalle stime precedenti, la variazione è contabilizzata come variazione di una stima contabile secondo quanto previsto dallo IAS 8 Principi contabili, Modifiche nelle stime contabili ed errori.

In particolare, ai fini della definizione del piano di ammortamento degli autobus e filobus utilizzati da TPER nell'ambito del Contratto di servizio Bologna e del Contratto di servizio Ferrara e destinati alla devoluzione, il valore da ammortizzare è definito sulla base della differenza tra il valore netto contabile all'inizio dell'esercizio ed il valore residuo, che nel caso specifico è rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine dei contratti di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario. Detto valore è calcolato secondo i criteri individuati dalla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.49 del 17 giugno 2015 e facendo riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni. Il valore ammortizzabile è dunque ammortizzato sulla base della durata residua del contratto di servizio, tenendo conto, ove opportuno, di eventuali proroghe nonché della vita tecnica residua del bene.

Per tutte le altre tipologie di attività materiali, presentate per categorie omogenee, la tabella che segue evidenzia le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2023.

Vita utile	anni
Terreni	vita utile indefinita
Fabbricati	10–39
Materiale rotabile	10–28
Impianti e macchinari	5–10
Altri beni	4–8

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte ad una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (impairment test), così come descritto nel seguito nello specifico paragrafo.

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro dismissione o quando nessun beneficio economico futuro è atteso dal loro utilizzo o dismissione; l'eventuale utile o perdita (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata nel conto economico dell'esercizio di dismissione.

ATTIVITÀ IMMATERIALI

Le attività immateriali sono le attività non monetarie identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento, quando acquisito a titolo oneroso.

L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando l'attività immateriale: (i) è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale oppure (ii) è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente o come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella capacità di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.

I costi relativi alle attività di sviluppo interno sono iscritti nell'attivo patrimoniale quando:
I. il costo attribuibile all'attività immateriale è attendibilmente determinabile
II. vi è l'intenzione, la disponibilità di risorse finanziarie e la capacità tecnica di rendere l'attività disponibile all'uso o alla vendita
III. è dimostrabile che l'attività sia in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali sono iscritte al costo, che è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2023, presentate per categorie omogenee, sono riportate nella tabella seguente.

Vita utile	anni
Software	3-5

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività immateriali, queste sono sottoposte ad una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore, così come descritto nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività".

Le attività immateriali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro dismissione o quando nessun beneficio economico futuro è atteso dal loro utilizzo o dismissione.

L'utile o la perdita derivante dalla cancellazione di un'attività immateriale è determinato come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore netto contabile del bene ed è rilevato nel conto economico quando l'attività è eliminata contabilmente.

DIRITTO D'USO

In presenza di un contratto che ricada nella definizione di leasing, alla data di inizio del contratto è rilevata un'attività per diritti d'uso, pari al valore iniziale della corrispondente passività di leasing, più i pagamenti dovuti prima o contestualmente alla data di decorrenza contrattuale (ad es. spese di agenzia). Successivamente tale diritto d'uso è valutato al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore e viene rettificato per qualsiasi rimisurazione della correlata passività. L'ammortamento inizia alla data di decorrenza del leasing, e si estende nel più breve tra la durata contrattuale e la vita utile dell'asset sottostante.

La Società si avvale della facoltà concessa dal principio di non applicazione delle relative disposizioni ai contratti di breve termine (con durata non oltre i dodici mesi) e a contratti in cui la singola attività sottostante sia di basso valore; per tali contratti, il Gruppo rileva a conto economico i canoni di leasing in contropartita di debiti commerciali.

AGGREGAZIONI AZIENDALI E AVVIAMENTO

Le operazioni di acquisizione di aziende e rami d'azienda sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'*acquisition method*, come previsto dall'IFRS 3; a tal fine le attività acquisite e le passività assunte e identificabili sono rilevate ai rispettivi *fair value* alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei *fair value*, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalla Società in cambio del controllo dell'entità acquisita. I costi accessori direttamente attribuibili all'operazione di aggregazione sono rilevati a conto economico quando sostenuti. L'avviamento è iscritto quale differenza positiva tra il costo dell'acquisizione, maggiorato sia del *fair value* alla data di acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, sia del valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell'acquisita (questi ultimi valutati, per ciascuna operazione, al *fair value* oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell'acquisita), e il *fair value* di tali attività e passività.

Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari sostanzialmente autonomi che ci si attende beneficeranno delle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale.

Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione (incrementato delle componenti sopra illustrate) e il *fair value* delle attività e passività, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

Qualora non si disponga di tutte le necessarie informazioni per la determinazione dei *fair value* delle attività e passività acquisite, queste sono rilevate in via provvisoria nell'esercizio in cui si realizza l'operazione di aggregazione aziendale e rettificati, con effetto retroattivo, non oltre i dodici mesi successivi alla data dell'acquisizione.

Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)".

ACCORDI PER SERVIZI IN CONCESSIONE

Gli accordi per servizi in concessione sono rilevati conformemente all'interpretazione contenuta nell'IFRIC 12, in base alla quale, in presenza di determinate caratteristiche dell'atto di concessione le infrastrutture asservite all'erogazione di servizi pubblici in concessione sono iscritte nelle attività immateriali e/o nelle attività finanziarie a seconda se rispettivamente il concessionario abbia diritto a un corrispettivo da parte del cliente per il servizio fornito e/o abbia diritto a riceverlo dall'ente pubblico concedente.

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e joint venture sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è rettificato per eventuali perdite di valore secondo i criteri previsti dallo IAS 36, per i quali si rimanda alla sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)". Il valore è successivamente ripristinato, qualora vengano meno i presupposti che hanno determinato le rettifiche; il ripristino di valore non può eccedere il costo originario della partecipazione. In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la Società è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale ai sensi dell'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al *fair value* con rilevazione delle successive variazioni nelle altre componenti del conto economico complessivo. Le partecipazioni vengono cancellate quando scadono i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivati dalle attività stesse o quando la partecipazione viene ceduta trasferendo sostanzialmente tutti i rischi e benefici ad essa connessi.

AZIONI PROPRIE

Il costo di acquisto delle azioni proprie è iscritto in riduzione del patrimonio netto. Gli effetti delle eventuali operazioni successive su tali azioni sono anch'essi rilevati direttamente a patrimonio netto quali operazioni intercorrenti tra soci.

RIMANENZE

Le rimanenze di magazzino, costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione, determinato attraverso l'applicazione del costo medio ponderato, e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività.
Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta

possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

STRUMENTI FINANZIARI

Gli strumenti finanziari comprendono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, gli strumenti finanziari derivati e le attività e passività finanziarie (che per l'IFRS 9 includono, tra l'altro, i crediti e debiti commerciali). Gli strumenti finanziari sono rilevati nel momento in cui la Società diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Comprendono denaro, depositi bancari o presso altri istituti di credito disponibili per operazioni correnti, conti correnti e altri valori equivalenti. Le disponibilità e mezzi equivalenti sono iscritte al *fair value* che, normalmente, coincide con il valore nominale.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari
- l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa (capitale e interessi).

La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del management circa il loro realizzo.

Le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono inizialmente iscritte al *fair value* dell'attività sottostante; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata applicando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzati.

L'attività finanziaria è valutata al *fair value*, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla, e l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Infine, le eventuali residue attività finanziarie detenute diverse da quelle sopra descritte sono classificate come attività detenute per la negoziazione e sono valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Svalutazione delle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore delle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato il modello previsionale dell'*expected credit losses* (ECL). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi di svalutazione delle attività finanziarie sono determinati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*". Il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre stage degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL.

Il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i contract asset e i crediti derivanti da contratti di leasing, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere lifetime, pertanto non è richiesta la stage allocation. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- **Stage 1**: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (data di rilevazione iniziale) a prescindere da paramenti qualitativi (es. rating) e a eccezione di situazioni con evidenze oggettive di impairment. Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12–month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset
- **Stage 2**: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di impairment. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (Lifetime ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset
- **Stage 3**: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di impairment alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Il valore originario è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il valore del costo ammortizzato che l'attività finanziaria avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo, ad eccezione di quelle per le quali viene esercitata l'opzione irrevocabile, al momento di iscrizione, per la valutazione al *fair value* con rilevazione delle variazioni nel conto economico (per eliminare o ridurre l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione rispetto ad una attività anch'essa valutata al *fair value*).

Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per le quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzate. Qualora si verifichi la modifica di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modifica risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modifiche sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) e il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modifiche sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere ed alla contestuale rilevazione del *fair value* del nuovo strumento, con imputazione a conto economico della relativa differenza.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.

I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche con riferimento ad attività o passività prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di *fair value* accantonate nella riserva di *cash flow hedge* sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del *fair value* delle attività e delle passività oggetto di copertura (*fair value hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al *fair value*, con impatto a conto economico.

Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti o estinti e dunque perde il diritto alla percezione/pagamento dei flussi di cassa connessi allo strumento finanziario.

Passività per beni in leasing

La passività per il leasing, con natura di passività finanziaria, è inizialmente iscritta al valore attuale dei canoni di leasing non pagati alla data di decorrenza contrattuale; ai fini del calcolo del valore attuale la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale, definito per durata di finanziamento.
I pagamenti inclusi nella valutazione iniziale della passività per leasing comprendono:

- i pagamenti fissi, al netto di eventuali incentivi al leasing da ricevere
- i pagamenti variabili dovuti per il leasing che dipendono da un indice o un tasso, valutati inizialmente utilizzando un indice o un tasso alla data di decorrenza (es. adeguamenti ISTAT)
- il prezzo di esercizio dell'opzione di acquisto, se il locatario ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione.

Non sono invece inclusi nel valore iniziale della passività per leasing i pagamenti variabili che non dipendono da un indice o da un tasso. Tali pagamenti sono rilevati come un costo nel prospetto di Conto Economico, nel periodo in cui l'evento o la condizione che genera l'obbligazione si verifica.

Successivamente, la passività di leasing viene ridotta per riflettere i canoni di leasing pagati e incrementata per riflettere gli interessi sul valore che residua.

La Società ridetermina la passività per leasing (e apporta un corrispondente adeguamento al relativo diritto d'uso) in caso di modifica:

- della durata del leasing
- dei futuri pagamenti dovuti per il leasing, derivante da una variazione dell'indice o tasso utilizzato per determinare i pagamenti (es. ISTAT) ovvero per effetto di una ricontrattazione delle condizioni economiche.

Solo nel caso di una variazione significativa della durata del leasing o dei futuri pagamenti dovuti per il leasing, la Società ridetermina il valore residuo della passività di leasing facendo riferimento al tasso di finanziamento marginale vigente alla data della modifica; in tutti gli altri casi, la passività di leasing è rideterminata utilizzando il tasso di sconto iniziale.

FONDI PER ACCANTONAMENTI

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando, alla data di riferimento, si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che la Società pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di

sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

BENEFICI PER DIPENDENTI

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici a medio–lungo termine garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento.

RICAVI DA CONTRATTI CON LA CLIENTELA

I ricavi sono flussi lordi di benefici economici derivanti dallo svolgimento dell'attività ordinaria dell'impresa e sono rilevati nel momento in cui viene trasferito il controllo dei beni o servizi al cliente, ad un ammontare che rappresenta l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto. In particolare, la rilevazione dei ricavi avviene tramite l'applicazione di un modello che soddisfa i seguenti criteri:

- identificazione del contratto, definito come un accordo in cui le parti si sono impegnate ad adempiere alle rispettive obbligazioni
- individuazione delle singole obbligazioni di fare ("*performance obligation*") contenute nel contratto
- determinazione del prezzo della transazione, ossia del corrispettivo atteso per il trasferimento al cliente dei beni o dei servizi
- ripartizione del prezzo della transazione a ciascuna "*performance obligation*", sulla base dei prezzi di vendita della singola obbligazione
- riconoscimento dei ricavi nel momento in cui (o man mano che) l'obbligazione di fare risulta adempiuta trasferendo al cliente il bene o servizio promesso.

Il prezzo dell'operazione rappresenta l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di aver diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni e servizi promessi. Esso può includere importi fissi, variabili o entrambe le casistiche. I ricavi configurati da corrispettivi variabili vengono rilevati nel conto economico se attendibilmente stimabili e unicamente se è alta-

mente probabile che tale corrispettivo non debba essere, in periodi successivi, in tutto o in una sua parte significativa, stornato dal conto economico. In caso di forte prevalenza di fattori di incertezza legati alla natura del corrispettivo, il medesimo viene rilevato solo al momento in cui tale incertezza viene risolta.
I ricavi sono riconosciuti alternativamente:

- in un momento preciso, quando l'entità adempie l'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio promesso
- nel corso del tempo, mano a mano che si adempie l'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio promesso.

Il bene è trasferito quando, o nel corso del periodo in cui, il cliente ne acquisisce il controllo. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati per competenza sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- titoli di viaggi: con l'erogazione del servizio
- integrazioni dei corrispettivi: prevista da appositi accordi di servizio con enti pubblici, la rilevazione è effettuata per un ammontare corrispondente a quanto effettivamente maturato sulla base delle leggi o degli accordi vigenti
- car sharing: con l'erogazione del servizio
- attività di manutenzione: con l'erogazione del servizio
- attività di logistica e trasporto collegati al servizio merci ferroviario: con l'erogazione del servizio
- attività di gestione dell'infrastruttura Crealis: secondo il modello dell'attività finanziaria previsto dall'IFRIC 12. In particolare, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, il modello dell'attività finanziaria è applicabile alla fattispecie in quanto l'operatore ha il diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente dal futuro gestore del servizio di trasporto a fronte dei servizi di costruzione prestati e dei servizi operativi di manutenzione che si è impegnata a prestare in qualità di gestore della rete.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione o altro titolo giuridico equivalente, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.
I contributi pubblici sono rilevati al *fair value* quando:

- il loro ammontare è attendibilmente determinabile
- vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati e sono rilevati, a seconda dei casi, a deduzione diretta delle spese sostenute ovvero nell'ambito degli altri proventi.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in materiale rotabile o in altre attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento.

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Gli interessi sono rilevati per competenza sulla base del metodo dell'interesse effettivo, utilizzando cioè il tasso di interesse che rende finanziariamente equivalenti tutti i flussi in entrata e in uscita (compresi eventuali aggi, disaggi, commissioni, etc.) che compongono una determinata operazione.

Gli oneri finanziari correlabili all'acquisizione, costruzione o produzione di determinate attività che richiedono un significativo periodo di tempo per essere pronte per l'uso o per la vendita (*qualifying assets*) sono capitalizzati unitamente all'attività stessa.

DIVIDENDI

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto a ricevere il pagamento, che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti di TPER viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una stima degli oneri d'imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili.

I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte correnti della situazione patrimoniale–finanziaria, al netto degli acconti versati. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività e il valore fiscale delle stesse.

Le attività fiscali differite sono iscritte:
- per tutte le differenze temporanee deducibili, se è probabile che sarà realizzato un reddito imponibile a fronte del quale potrà essere utilizzata la differenza temporanea deducibile, a meno che l'attività fiscale differita derivi:
  - dalla contabilizzazione iniziale dell'avviamento
  - dall'avviamento il cui ammortamento non è deducibile ai fini fiscali
  - dalla contabilizzazione iniziale di un'attività o una passività in un'operazione diversa da un'aggregazione d'imprese che, alla data dell'operazione, non influenza né il risultato contabile né il reddito imponibile (perdita fiscale)
- per il riporto a nuovo delle perdite fiscali non utilizzate e dei crediti d'imposta non utilizzati, se è probabile che sarà realizzato un reddito imponibile a fronte del quale potrà essere utilizzata la perdita fiscale o il credito d'imposta.

Le passività fiscali differite, se presenti, sono iscritte in ogni caso.

Le attività e le passività fiscali differite sono determinate sulla base delle aliquote d'imposta previste per la tassazione dei redditi degli esercizi in cui le differenze temporanee si riverseranno, sulla base delle aliquote fiscali e della legislazione fiscale in vigore o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento. L'effetto del cambiamento delle aliquote fiscali sulle predette imposte viene portato a conto economico nell'esercizio in cui si manifesta tale cambiamento. Le attività e le passività fiscali differite vengono compensate solo quando giuridicamente consentito.

RIDUZIONE E RIPRISTINO DI VALORE DELLE ATTIVITÀ (*IMPAIRMENT TEST*)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali, e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito una riduzione di valore.

Un'attività ha subito una riduzione di valore quando il suo valore contabile supera il valore recuperabile.

A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto.

Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti. Qualora vi siano indicazioni che può essersi verificata una riduzione di valore la Società effettua una stima formale del valore recuperabile.

Per le attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione, l'impairment test è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Il valore recuperabile dell'attività è rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività.

Se il valore recuperabile è inferiore, al relativo valore netto contabile, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito dell'unità generatrice di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) a cui l'attività appartiene.

Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti in bilancio e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare della svalutazione precedentemente effettuata. Le perdite di valore relative stesse sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate,

ad eccezione che per all'avviamento e per agli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo, nei casi in cui il *fair value* non sia determinabile in modo attendibile, non sono ripristinabili.

STIME E VALUTAZIONI

La redazione dei conti annuali, in applicazione agli IFRS, richiede l'effettuazione di stime ed assunzioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla data di riferimento del bilancio. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compressa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei *fair value* delle attività e passività finanziarie, dello stato di completamento delle attività relative a prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

Le stime operate sono per loro natura complesse e caratterizzate da un elevato grado di incertezza in quanto possono essere influenzate da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche ed economiche.

Nell'effettuare le stime di bilancio sono considerate le principali fonti di incertezze che potrebbero avere impatti sui processi valutativi. I risultati effettivi, rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Le stime hanno parimenti tenuto conto di assunzioni basate su parametri ed informazioni di mercato e regolatorie disponibili alla data di predisposizione del bilancio. I fatti e le circostanze correnti che influenzano le assunzioni circa sviluppi ed eventi futuri, tuttavia, potrebbero modificarsi per effetto, ad esempio, di cambiamenti negli andamenti di mercato o nelle regolamentazioni applicabili che sono al di fuori del controllo della Società. Tali cambiamenti nelle assunzioni sono anch'essi riflessi in bilancio quando si realizzano.

Si evidenzia che è stata effettuata una stima – sulla base delle norme definite a livello nazionale e locale – anche dei contributi pubblici di competenza per il sostegno alle perdite di ricavo, durante il periodo di "lockdown" e della vigenza delle misure restrittive per la pandemia Covid.

Ricavi provenienti da contratti con i clienti

La rilevazione dei ricavi provenienti da contratti con i clienti comprende componenti variabili, tra cui particolare rilevanza assumono le penali (diverse da quelle previste per risarcimento danni). Le componenti variabili sono individuate all'*inception* del contratto e stimate alla fine di ogni chiusura contabile durante tutto il periodo di vigenza contrattuale, per tener conto sia delle nuove circostanze intercorse, sia dei cambiamenti nelle circostanze già considerate ai fini delle precedenti valutazioni. Tra le componenti variabili di prezzo, sono incluse le passività per rimborsi futuri.

Fondi per accantonamenti

La Società accerta nei Fondi per accantonamenti le probabili passività riconducibili a vertenze e oneri con il personale, i fornitori, i terzi e, in genere, gli altri oneri derivanti da obbligazioni assunte. Tali accertamenti comprendono, tra l'altro, la valutazione di passività che potrebbero emergere da contenziosi e procedimenti di diversa natura, gli effetti economici di pignoramenti subìti e non ancora definitivamente assegnati, nonché i prevedibili conguagli o rimborsi da corrispondere alla clientela nei casi in cui non siano definitivamente determinati.

Il calcolo degli accantonamenti comporta l'assunzione di stime basate sulle correnti conoscenze di fattori che possono modificarsi nel tempo, potendo generare esiti finali anche significativamente diversi da quelli tenuti in conto nella redazione dei presenti bilanci.

Impairment e *stage allocation* degli strumenti finanziari

Ai fini del calcolo dell'impairment e della determinazione della *stage allocation*, i principali fattori oggetto di stime da parte della Società sono i seguenti, relativi al modello interno elaborato per controparti:

- stima dei rating per controparti
- stima della probabilità di default per controparti.

Ammortamento delle attività materiali e immateriali

Il costo è ammortizzato in quote costanti lungo la vita utile stimata di ciascuna attività. La vita utile economica è determinata nel momento in cui le attività vengono acquistate ed è basata sull'esperienza storica per analoghi investimenti, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere un impatto, tra i quali le variazioni nella tecnologia. L'effettiva vita economica, pertanto, può differire dalla vita utile stimata.

In particolare, per quel che attiene il piano di ammortamento relativo agli autobus e filobus utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio per il TPL di Bologna e Ferrara la stima del valore residuo al termine degli accordi è stata effettuata sulla base di apposite perizie redatte da un esperto indipendente che ha determinato il valore di subentro che presumibilmente verrà riconosciuto a TPER in applicazione dei criteri individuati dalla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 49 del 17 giugno 2015 e facendo riferimento alla norma UNI 11282/2008 e successive modifiche o integrazioni.

Recuperabilità delle rimanenze di magazzino

La valutazione del magazzino è un processo estimativo soggetto all'incertezza della determinazione del valore di sostituzione delle componenti di materiale rotabile e di materiale consumabile che varia nel tempo e secondo le condizioni di mercato nonché dalle condizioni di utilizzo delle diverse tipologie di mezzi che compongono la flotta sulla base dei piani di rinnovamento della flotta stessa che possono variare nel tempo.

Imposte differite attive

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi, ai fini della contabilizzazione delle imposte differite attive, dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione di tale posta di bilancio.

Trattamento di fine rapporto

La valutazione del trattamento di fine rapporto è basata anche su conclusioni raggiunte da attuari esterni alla Società. Il calcolo tiene conto del TFR maturato per prestazioni di lavoro già effettuate ed è basato su diverse ipotesi di tipo sia demografico sia economico–finanziario. Tali assunzioni, fondate anche sull'esperienza e della *best practice* di riferimento, sono soggette a periodiche revisioni.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2023 e principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti e non ancora in vigore.

Come richiesto dallo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili e errori – nella tabella di seguito sono indicati:

a. i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2023;
b. i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2023, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Nuovi principi contabili e nuove interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2023		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito – Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da una singola transazione	1° gennaio 2023	11 agosto 2022
IFRS 17 Contratti assicurativi – Inclusi gli Amendments all'IFRS 17	1° gennaio 2023	19 novembre 2021

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni o modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non omologati		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	19 dicembre 2023
Modifiche all'IFRS16 – La passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	20 novembre 2023

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2023, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori di bilancio. La Società sta, invece, valutando gli eventuali impatti derivanti dall'applicazione futura dei nuovi principi ed interpretazioni contabili non ancora in vigore al 31 dicembre 2023, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

PROROGA CONTRATTO DI SERVIZIO – BACINO DI BOLOGNA

Con delibera del Consiglio Comunale di Bologna n. DC/PRO/2024/41 del 6 maggio 2024 e del Consiglio della Città Metropolitana di Bologna n. 15 del 24 aprile 2024 aventi ad oggetto "*Indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, delle linee tramviarie rossa e verde (tratto nord) e di quelli afferenti al piano di sosta del Comune di Bologna e dei servizi ad esso complementari. Proroghe.*" il Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna, rinvenendo la sussistenza dei presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore, che comprende anche la gestione delle linee tramviarie in corso di realizzazione (Linea rossa e Linea Verde – Tratto Nord), fino al 28 febbraio 2028, ai sensi dell'art. 24 comma 5–bis del D.L. n. 4/2022 e dell'art. 5, par. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 hanno deliberato, *inter alias*, di dare mandato all'agenzia della mobilità SRM S.r.l. (nel seguito "SRM"):

- di prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio avente ad per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, includendovi la gestione delle linee tramviarie Rossa e Verde (Tratto Nord) e del servizio metrobus San Donato e relativi servizi di adduzione, fino alla data del 29 febbraio 2028
- di concedere la proroga a condizione che venga presentato dal gestore un Piano Economico Finanziario (nel seguito "PEF"), accompagnato da un Piano Industriale, da cui si evinca l'impegno a garantire un miglioramento in termini di efficienza del servizio, innovazione tecnologica, riduzione delle emissioni e rapporto con l'utenza.

La Società ed SRM hanno dunque avviato le necessarie interlocuzioni finalizzate alla definizione di un articolato PEF, redatto sull'intera durata del contratto di servizio e accompagnato da una corretta identificazione e allocazione dei rischi – come richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – che sarà oggetto di verifica ed approvazione da parte di SRM, con il coinvolgimento degli Enti in sede di istruttoria da parte dell'Agenzia, al fine di consentire la verifica degli obiettivi ed aspetti salienti.

CORRENTE®: NUOVE AUTO AL SERVIZIO DELLA SHARING MOBILITY

Nel corso del mese di gennaio 2024, TPER ha ufficializzato l'accordo raggiunto con Volvo Car Italia che prevede la sostituzione del parco veicoli auto con 300 nuove vetture 100% elettriche di casa Volvo.

Il nuovo parco veicoli sarà composto dalle nuove EX30, il nuovo modello prodotto dalla casa svedese, scelte da Corrente in quanto rappresenta un evidente *upgrade*, condotto in perfetta coerenza con quelle che da subito sono state le linee fondamentali del progetto di Tper per l'avvio e lo sviluppo di una sharing mobility che punta a sicurezza e qualità.

Il car sharing Corrente conta oggi su una platea di utilizzatori trasversale rispetto alle diverse fasce d'età. Una trasversalità che si è ulteriormente allargata dall'estate 2023 con l'entrata in scena anche di scooter elettrici nella città di Bologna.

Grazie alle nuove Volvo, con caratteristiche di sicurezza massime, che saranno tutte su strada dalla primavera 2024, Corrente è certa di entrare ancora di più nel cuore e nelle abitudini dei territori in cui opera.

CONTENZIOSO ATC S.P.A. IN LIQUIDAZIONE

In data 29 febbraio 2024 è stato notificato ad ATC S.p.a. in liquidazione (di seguito ATC) il ricorso avverso la sentenza della Corte d'Appello di Bologna n.1748 del 29 agosto 2023 con la quale veniva confermata la sentenza di primo grado, rigettando l'appello proposto da TPER.

Il 1° febbraio 2012 si perfezionavano due operazioni di scissione parziale. Con la prima, vi era la scissione di alcuni elementi del ramo trasporto ferroviario di FER – Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. a favore della nuova società FER Trasporti S.r.l. La seconda scissione, invece, trasferiva alcuni elementi patrimoniali del ramo trasporto pubblico locale di ATC S.p.A. a favore della nuova società ATC Trasporti S.p.A. Contestualmente, le suddette nuove società – FER Trasporti e ATC Trasporti – venivano fuse in una nuova società, Trasporti Passeggeri Emilia–Romagna TPER S.p.A. (TPER).

I fatti originano dall'atto di citazione con il quale ATC conveniva in giudizio TPER chiedendo l'accertamento dell'obbligo in capo a quest'ultima di indennizzarla in riferimento ad un debito tributario relativo all'Irap (Imposta Regionale sulle Attività Produttive) dichiarata da ATC per gli anni 2007, 2008, 2009 e 2010. Infatti, l'Agenzia delle Entrate aveva notificato ad ATC quattro avvisi di accertamento per quelle quattro annualità d'imposta, antecedenti alla scissione.

I quattro avvisi di accertamento sono stati impugnati da ATC ed i relativi contenziosi, che hanno visto ATC soccombente nei due gradi di merito, non sono ancora definitivi. A fronte dell'esecuzione iniziata dall'Agenzia delle Entrate ATC pretendeva che il correlato debito fiscale fosse in sostanza assolto da TPER in base all'art. 10 dell'atto di scissione e fusione di cui sopra. Tale articolo, infatti, dopo aver individuato gli elementi patrimoniali trasferiti da ATC ad ATC Trasporti (poi confluita in TPER) statuisce che: "le eventuali sopravvenienze attive o passive che si dovessero manifestare a partire dalla data da cui la scissione produrrà i suoi effetti rimarranno rispettivamente a beneficio o a carico del patrimonio trasferito se di pertinenza".

Con sentenza del Tribunale di Bologna n. 2451 del 14 novembre 2019 veniva accertato l'obbligo di TPER di indennizzare ATC di quanto quest'ultima ha versato all'Erario, riconoscendo però che l'obbligo potrà essere effettivo soltanto quando il giudizio tributario sarà definito, con conseguente cristallizzazione del debito.

Avverso detta sentenza TPER proponeva appello innanzi alla Corte di Appello di Bologna che si è pronunciata con la richiamata sentenza n.1748/2023.

Si evidenzia che il rischio di soccombenza risulta interamente coperto dall'appostazione di apposito fondo rischi. Ad ogni modo la decisione della Corte d'Appello di Bologna è stata da TPER impugnata presso la Corte di Cassazione.

Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico

I conflitti tra Russia e Ucraina e quelli presenti nell'area del Medio Oriente stanno generando gravi ripercussioni non solo a livello umanitario, ma anche a livello economico, impattando notevolmente sui mercati finanziari globali. Le sanzioni imposte dai governi di tutto il mondo all'economia russa e le contromisure adottate da quest'ultima, nonché le criticità riscontrabili nelle rotte di trasporto marittimo che attraversano il Mar Rosso, contribuiscono alla forte spinta in rialzo dei prezzi delle materie prime (con particolare riferimento all'energia, ai metalli e ai beni agricoli) e a disagi significativi nelle attività di scambio commerciale a livello internazionale.

Il significativo incremento inflativo ha comportato un cambio di rotta nella politica monetaria delle principali banche centrali mondiali, ora indirizzata verso una maggiore restrittività e austerità, come confermato dalle decisioni della BCE in relazione all'incremento dei tassi di interesse e all'acquisto del debito pubblico degli stati membri dell'UE. Tale cambio di rotta ha generato inevitabilmente un aumento dei tassi di interesse finanziari, con impatti sull'economia reale, sul livello degli investimenti operati dalle singole imprese, sui livelli di produzione delle stesse e sul tasso di occupazione.

Il mutato contesto macroeconomico richiede un giusto livello di trasparenza nella comunicazione finanziaria, affinché la stessa possa riflettere adeguatamente l'impatto attuale e, per quanto possibile, prevedibile sulla situazione finanziaria, le performance e i cash flow aziendali. Le tensioni geopolitiche e il mutuato contesto macroeconomico, pur non essendo gli unici indicatori, sono stati opportunamente valutati nell'ambito dell'analisi condotta con riferimento all'individuazione di possibili perdite durevoli di valore delle attività immateriali e materiali, i cui effetti sono descritti nel proseguo.

A riguardo giova evidenziare che TPER non ha un'esposizione diretta nei confronti delle nazioni coinvolte direttamente nei conflitti. Tuttavia la Società è esposta in via indiretta agli effetti che il protrarsi o l'aggravarsi dei conflitti potrebbe avere sul contesto geopolitico e sulle principali variabili economiche e macroeconomiche quali:

I. l'aumento del prezzo delle materie prime
II. il rialzo dei tassi di interesse.

Con riferimento al primo aspetto, l'aumento del prezzo delle materie prime e delle commodities in generale, soprattutto con riferimento ai costi dei carburanti ed energetici, potrebbe ulteriormente comportare, un incremento dei costi che la Società dovrà sostenere in relazione all'erogazione dei servizi di trasporto. TPER tiene costantemente monitorata l'andamento dei propri costi e la situazione aziendale, verificandone i potenziali impatti sulla propria pianificazione, pur nel rispetto degli impegni assunti in termini di investimenti, attenzione alla qualità del servizio ed ai propri utenti. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del dei primi mesi del 2023 sono stati utilizzati gli strumenti posti a sostegno delle imprese quali: (i) i crediti d'imposta sui consumi di energia e gas; e (ii) il fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili destinato al riconoscimento di un contributo volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici in relazione all'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale.

In relazione al rialzo dei tassi di interesse, invece, si evidenzia che questo ha comportato nel 2023 e potrebbe comportare in futuro, un incremento del costo del debito connesso alle operazioni di finanziamento che TPER ha concluso al fine di sostenere il proprio piano di investimenti. In tale contesto si evidenzia la Società:

- ha già da tempo avviato una strategia di concentrazione su sé stessa delle attività di reperimento del capitale di credito anche per le proprie controllate, che consente di effettuare operazioni di volume più significativo con conseguente mitigazione degli impatti derivanti dall'incremento dei tassi di interesse
- valuta costantemente le opportunità di mercato, finalizzate ad eventuali operazioni di copertura mediante strumenti finanziari derivati, che potrebbero costituire un valido presidio di mitigazione del rischio di oscillazione dei propri flussi di cassa.

Impatti derivanti dal cambiamento climatico

La sostenibilità è al centro della strategia di TPER in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2023 ONU per lo sviluppo sostenibile. Il raggiungimento di questi obiettivi richiede la realizzazione di rilevanti azioni volte ad un utilizzo più efficiente e sostenibile delle risorse impiegate, ad una sempre maggiore attenzione alla sicurezza e alla promozione, senza distinzione di genere, dei talenti della Società. Questo dovrà essere realizzato coinvolgendo attivamente la catena di fornitura di TPER con l'obiettivo di studiare ed implementare soluzioni che impieghino materiali con fattori emissivi progressivamente più ridotti.

La sensibilità all'evolversi del cambiamento climatico ed ai suoi effetti sui business gestiti è tema ormai consolidato a livello internazionale che si riflette anche in una maggiore richiesta di informativa nella relazione finanziaria annuale. Sebbene non esista un principio contabile internazionale che disciplini come gli impatti del cambiamento climatico siano da considerare nella predisposizione del bilancio, lo IASB ha emesso taluni documenti per supportare gli IFRS–*Adopter* nel soddisfare tale richiesta di informativa delle parti interessate. Parimenti, ESMA, nelle sue *European Common Enforcement Priorities*, ha evidenziato che gli emittenti debbano considerare nella preparazione dei bilanci IFRS i rischi climatici

nella misura in cui i medesimi siano rilevanti a prescindere dal fatto che detti rischi siano o meno esplicitamente previsti dagli standard contabili di riferimento.

TPER descrive le proprie considerazioni in merito alle azioni riconducibili alla mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, così come all'adattamento al cambiamento climatico, nella dichiarazione non finanziaria. In tale ambito, considerando i settori di attività in cui opera nel proseguire la definizione di aggiornati piani futuri ad oggi in corso di sviluppo e predisposizione, sono stati identificati taluni rischi derivanti dall'attuale processo di mitigazione ed adattamento.

Per i settori in cui la Società opera, gli effetti principali derivanti dal cambiamento climatico sono stati identificati nella necessità di proseguire negli investimenti in infrastrutture e mezzi.

In particolare, con riferimento alle infrastrutture e ai mezzi utilizzati nel servizio di trasporto pubblico locale su gomma il management ha valutato che tali investimenti modificano l'aspettativa dei benefici economici futuri correlati ai bus che saranno oggetto di sostituzione. Conseguentemente, si è proceduto a rivedere la vita utile dei mezzi per i quali risulta probabile una sostituzione prima del termine dei vigenti contratti di servizio e ad azzerare il relativo valore residuo (rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine dei contratti di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario).

In relazione al materiale rotabile ferroviario si è proceduto ad una puntuale ricognizione dei rischi connessi all'esistenza di indicatori di *impairment*. L'analisi condotta non ha evidenziato la sussistenza di detti indicatori, avuto riguardo alla circostanza che la prevedibile dismissione prima del previsto, in conseguenza anche del graduale processo di elettrificazione della reta ferroviaria regionale, era stata già oggetto di verifica nell'ambito di un test di impairment il cui esito aveva comportato, con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, la rilevazione di una svalutazione finalizzata ad allineare il valore contabile di dette attività al loro valore recuperabile.

Per tutti gli altri investimenti il management ha concluso ritenendo gli stessi non in grado di ridurre o modificare l'aspettativa dei benefici economici futuri connessi all'utilizzo delle attività materiali e immateriali. Nel perseguimento della definizione di aggiornati piano di sviluppo ad oggi in corso di predisposizione non sono state ravvisate ulteriori considerazioni specifiche da fattorizzare nell'applicazione dei principi contabili per la predisposizione del bilancio.

Si evidenzia, infine, che la legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici può dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano. Inoltre, un'entità può assumere un impegno pubblico a comportarsi in un certo modo o intraprendere determinate attività in risposta ai cambiamenti climatici. È possibile, dunque, che accantonamenti precedentemente rilevati per eventi futuri potrebbero avere una più veloce realizzazione con la conseguente variazione di stima da riconoscere. Il cambiamento climatico e la conseguente legislazione associata possono richiedere di riconsiderare questa ipotesi con la conseguente necessità di rilevare o rideterminare il valore di talune passività.

Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale e finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria al 31 dicembre 2023. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2022.

1. ATTIVITÀ MATERIALI

Migliaia di euro 177.452 (166.706)

Le attività materiali al 31 dicembre 2023 presentano un valore netto pari a 177.452 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2022, pari a 166.706 migliaia di euro. Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**
Immobili	4.572	(1.573)	2.999	4.406	(1.499)	2.907
Immobili in corso	188	–	188	188	–	188
IMMOBILI	**4.760**	**(1.573)**	**3.187**	**4.594**	**(1.499)**	**3.095**
Materiale rotabile autobus/filobus	294.609	(202.839)	91.770	305.780	(216.498)	89.282
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	11.244	–	11.244	7.336	–	7.336
Materiale rotabile ferroviario	84.499	(28.698)	55.801	84.499	(25.872)	58.627
Materiale rotabile ferroviario in corso	2.993	–	2.993	2.993	–	2.993
Materiale rotabile autoveicoli	3.673	(2.967)	706	3.211	(2.748)	463
Materiale rotabile autoveicoli in corso	804	–	804	–	–	–
MATERIALE ROTABILE	**397.822**	**(234.504)**	**163.318**	**403.819**	**(245.118)**	**158.700**
Infrastrutture	20.196	(19.157)	1.039	20.093	(18.760)	1.333
Infrastrutture in corso	8.913	–	8.913	2.313	–	2.313

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**	**Costo**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**
INFRASTRUTTURE	**29.109**	**(19.157)**	**9.952**	**22.406**	**(18.760)**	**3.646**
ALTRE ATTIVITÀ MATERIALI	**10.879**	**(9.884)**	**995**	**10.753**	**(9.488)**	**1.265**
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	**442.570**	**(265.118)**	**177.452**	**441.572**	**(274.865)**	**166.706**

Rispetto al precedente esercizio le attività materiali registrano un incremento pari a 10.746 migliaia di euro principalmente dovuta a:

- gli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio 2023 pari a 54.606 migliaia di euro
- gli ammortamenti dell'esercizio pari a 14.685 migliaia di euro
- i contributi su investimenti pari a 29.014 migliaia di euro.

Nel corso del 2023 il piano di ammortamento dei beni utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio di Bologna e Ferrara e destinati alla devoluzione è stato revisionato per tener conto delle nuove date di scadenza dei summenzionati contratti (28 febbraio 2028 – Contratto di Servizio di Bologna; 31 dicembre 2026 – Contratto di Servizio di Ferrara). In particolare, ai fini della definizione del piano di ammortamento del materiale rotabile costituito da autobus e filobus il valore da ammortizzare è stato definito sulla base della differenza tra il valore contabile all'inizio dell'esercizio ed il valore residuo, che nel caso specifico è rappresentato da una stima del valore di mercato che sarà riconosciuto al termine di ciascun contratto di servizio da un eventuale nuovo aggiudicatario.

Nella tabella che segue è rilevato il dettaglio delle variazioni delle attività materiali intercorse nel 2023. All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto dei relativi fondi ammortamenti.

	31/12/2022	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2023
Migliaia di euro	Valore netto	Investimenti	Amm.ti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Altre riclassifiche e rettifiche	Contributi su investimenti	Valore netto
Immobili	2.907	23	(74)	-	-	143	-	2.999
Immobili in corso	188	-	-	-	-	-	-	188
IMMOBILI	**3.095**	**23**	**(74)**	**-**	**-**	**143**	**-**	**3.187**
Materiale rotabile autobus/filobus	89.282	1.487	(10.766)	-	(159)	38.949	(27.023)	91.770
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	7.336	42.857	-	-	-	(38.949)	0	11.244
Materiale rotabile ferroviario	58.627	-	(2.826)	-	-	-	0	55.801
Materiale rotabile ferroviario in corso	2.993	-	-	-	-	-	0	2.993
Materiale rotabile autoveicoli	463	2.457	(223)	-	-	-	(1.991)	706
Materiale rotabile autoveicoli in corso	0	804	-	-	-	-	0	804
MATERIALE ROTABILE	**158.700**	**47.605**	**(13.815)**	**-**	**(159)**	**0**	**(29.014)**	**163.318**
Infrastrutture	1.333	105	(399)	-	-	-	-	1.039
Infrastrutture in corso	2.313	6.743	-	-	-	(143)	-	8.913
INFRASTRUTTURE	**3.646**	**6.848**	**(399)**	**-**	**-**	**(143)**	**-**	**9.952**
ALTRE ATTIVITÀ MATERIALI	**1.265**	**130**	**(397)**	**-**	**(3)**	**-**	**-**	**995**
TOTALE	**166.706**	**54.606**	**(14.685)**	**-**	**(162)**	**0**	**(29.014)**	**177.452**

La voce immobili, pari a 3.187 migliaia di euro, include i fabbricati e i terreni di proprietà utilizzati per finalità strumentali all'esercizio dell'attività.

Il materiale rotabile è pari a 163.318 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e include:

- il valore degli autobus e dei filobus, complessivamente pari a 103.014 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, utilizzato per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale nei bacini di Bologna e Ferrara e regolato da appositi contratti di servizio
- il valore del materiale rotabile ferroviario, in parte oggetto di noleggio alla società a controllo congiunto Trenitalia Tper S.c.r.l. (nel seguito "TT") che garantisce il coordinamento e lo svolgimento delle prestazioni da rendere in esecuzione del contratto di servizio con la Società Ferrovie Emilia-Romagna S.r.l. avente ad oggetto la prestazione del servizio di trasporto pubblico passeggeri per ferrovia di competenza dela Regione Emilia-Romagna ed in parte noleggiato alla società controllata Dinazzano Po S.p.A. ed utilizzato da quest'ultima nell'ambito delle attività di trasporto merci
- il valore degli autoveicoli utilizzati a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale erogati.

La voce “Infrastrutture”, pari a 9.952 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, accoglie il valore delle opere realizzate a supporto delle attività di erogazione dei servizi di trasporto pubblici nonché emettitrici, validatrici, pannelli informativi e sistemi di informazione all’utenza. L’incremento registrato rispetto al precedente esercizio attiene essenzialmente agli investimenti in corso relativi alla realizzazione di impaianti di ricarica elettrica funzionali all’alimentazione dei nuovi mezzi alimentati ad elettricità.

Infine, la voce “Altre attività materiali” include il valore di impianti, attrezzature e mobili e arredi d’ufficio.

Si precisa che al 31 dicembre 2023 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitano la disponibilità.

2. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Migliaia di euro 459 (394)

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Attività immateriali	8.198	(7.999)	199	8.043	(7.734)	309
Attività immateriali in corso	260	–	260	86	–	86
TOTALE	**8.458**	**(7.999)**	**459**	**8.129**	**(7.734)**	**394**

La voce si riferisce interamente ad investimenti in software relativi ai sistemi di gestione operativa. Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio nonché le relative variazioni intercorse nel 2023.

	31/12/2022	VARIAZIONI DELL’ESERCIZIO						31/12/2023
Migliaia di euro	Valore netto	Investimenti	Amm.ti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Altre riclassifiche rettifiche	Contributi su investimenti	Valore netto
Attività immateriali	309	55	(265)	–	–	–	–	199
Attività immateriali in corso	86	174		–	–	–	–	260
TOTALE	**395**	**329**	**(265)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**459**

Al 31 dicembre 2023 il valore delle attività immateriali registra un incremento complessivo di 64 migliaia di euro quale effetto combinato degli investimenti del periodo, per complessivi 329 migliaia di euro, effettuati essenzialmente per l’acquisto di licenze d’uso di software, e degli ammortamenti di competenza pari a 265 migliaia di euro.

3. ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO E PASSIVITÀ PER BENI IN LEASING

Attività per diritti d'uso

Migliaia di euro 5.403 (2.297)

Migliaia di euro	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Totale
Saldo al 01.01.2023	**916**	**83**	**1.298**	**2.297**
Incrementi/(decrementi)	1.724	149	2.704	4.577
Ammortamenti	(521)	(72)	(877)	(1.471)
Saldo al 31.12.2023	**2.119**	**160**	**3.125**	**5.403**

Le attività per diritti d'uso, pari a 5.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, si riferiscono:
- per 2.119 migliaia di euro ai contratti relativi all'attività di gestione del Trasporto Pubblico Locale del Comune di Bologna e Ferrara
- per 160 migliaia di euro al noleggio di auto aziendali
- per 3.125 migliaia al diritto d'uso relativo al contratto di affitto di ramo d'azienda (TPL Bologna) stipulato tra TPER, per il tramite del consorzio TPB, ed il concedente SRM, società *in house* del Comune di Bologna il 4 marzo 2011, e al contratto di concessione in uso di beni funzionali al servizio di TPL del Comune di Ferrara.

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2023 includono sia gli effetti degli adeguamenti dei canoni di locazione di ciascun contratto qualificato come leasing ai sensi dell'IFRS 16, effettuati in contropartita a specifiche rettifiche delle correlate passività finanziarie, sia gli effetti dei nuovi contratti stipulati nel corso del 2023.

Si evidenzia che per i beni in locazione utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio in essere, la durata della locazione è stata allineata a quella del relativo contratto di servizio, nel presupposto che i diritti di cui trattasi siano strettamente connessi alle attività cui si riferiscono. Nel corso del 2023 si sono pertanto apportati i dovuti correttivi ai valori dei diritti d'uso correlati ai contratti di servizio in relazione alle nuove date di scadenza dei citati contratti di servizio (28 febbraio 2028 – Contratto di Servizio Bologna; 31 dicembre 2026 Contratto di Servizio Ferrara). I correttivi si sono sostanziati nella rideterminazione dei valori dei diritti d'uso e del relativo periodo di ammortamento che è stato allineato a quello di vigenza dei contratti di servizio cui si riferiscono.

Passività per beni in leasing

(Quota non corrente) Migliaia di euro 4.148 (837)
(Quota corrente) Migliaia di euro 1.414 (1.593)

Migliaia di euro	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Totale
Saldo al 01.01.2023	**940**	**86**	**1.391**	**12**	**2.430**
di cui:					
Passività correnti	579	56	946	12	1.593
Passività non correnti	361	30	445	0	837
Saldo al 31.12.2023	**2.127**	**165**	**3.272**	**0**	**5.564**
di cui:					
Passività correnti	490	62	863	0	1.414
Passività non correnti	1.637	103	2.409	0	4.148

Le passività per beni in leasing, complessivamente pari a 5.564 migliaia di euro, in aumento di 3.134 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (2.430 migliaia di euro), sono correlate ai diritti d'uso precedentemente descritti. Si evidenzia che nel corso del 2023 le passività per beni in leasing connesse a contratti di locazione utilizzati nell'ambito dei vigenti contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale nei bacini di Bologna e Ferrara sono state rideterminate per tener conto delle nuove durate residue degli stessi.

Nel corso dell'esercizio 2023 sulle passività per beni in leasing sono maturati oneri finanziari per complessivi 322 migliaia di euro (61 migliaia di euro nel 2022).

4. PARTECIPAZIONI

Migliaia di euro 53.949 (57.429)

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e chiusura (con evidenza del costo originario e delle svalutazioni cumulate) delle partecipazioni detenute dalla Società classificate per categoria.

		31/12/2023				31/12/2022		
Migliaia di euro	**% di possesso**	**Costo**	**Rivalutazioni (svalutazioni)**	**Valore finale**	**% di possesso**	**Costo**	**Rivalutazioni (svalutazioni)**	**Valore finale**
Società controllate								
TPF S.c.r.l.	97%	10	–	10	97%	10	–	10
SST S.r.l.	51%	94	–	94	51%	94	–	94
TPB S.c.r.l.	85%	9	–	9	85%	9	–	9
OMNIBUS S.c.r.l.	51%	39	–	39	51%	39	–	39
DINAZZANO PO S.p.A.	95%	36.905	(3.528)	33.377	95%	36.905	–	36.905
MA.FER S.r.l.	100%	3.100	–	3.100	100%	3.100	–	3.100
HERM S.r.l.	95%	10.621	(2.400)	8.221	95%	10.621	(2.400)	8.221
TPH2 S.c.r.l.	51%	51	–	51	–	–		–
Società collegate								
CTI S.c.r.l. in liquidazione	26%	–	–	–	26%	3	–	3
Marconi Express S.p.A.	25%	2.600	(860)	1.740	25%	2.600	(860)	1.740
SETA S.p.A.	7%	673	–	673	7%	673	–	673
Partecipazioni a controllo congiunto								
Trenitalia Tper S.c.r.l.	30%	3.300	–	3.300	30%	3.300	–	3.300
Partecipazioni in altre imprese								
START ROMAGNA S.p.A.	14%	4.036	(700)	3.336	14%	4.036	(700)	3.336
TOTALE		**61.437**	**(7.488)**	**53.949**		**61.390**	**(3.960)**	**57.429**

Si evidenzia che nel corso del mese di gennaio 2023 è stata costituita la nuova società TPH2 S.c.r.l., che rappresenta un primo punto di svolta del progetto idrogeno, integrato come parte dell'energy mix destinato al trasporto pubblico locale nei due bacini di Bologna e Ferrara. La nuova società è stata costituita tra TPER S.p.A. (che ne detiene il 51%) e HGENERATION S.r.l., società della divisione italiana del gruppo Wolftank, leader internazionale nello sviluppo e realizzazione di soluzioni per la mobilità ad idrogeno.

In merito alla partecipazione nella società Consorzio Trasporti Integrati, CTI S.c.r.l., si evidenzia che nel 2023 si è concluso il processo di liquidazione con l'approvazione da parte dei soci del bilancio finale di liquidazione in data

21 dicembre 2023 e il deposito dello stesso per l'iscrizione nel Registro delle imprese contestualmente all'istanza di cancellazione.
Con riferimento alla recuperabilità del valore contabile delle partecipazioni in essere al 31 dicembre 2023, ad esclusione della partecipazione detenuta in Dinazzano PO S.p.A. (nel seguito "DP") non sono stati rilevati eventi o cambiamenti di circostanze che possano costituire indicatori di riduzione di valore (impairment).

Per quanto attiene alla partecipazione detenuta in DP, alla data di chiusura dell'esercizio è stata rinvenuta la sussistenza di taluni indicatori di riduzione di valore in relazione a vari fattori tra i quali:

I. la soppressione dei contributi sul costo degli oli da gas impiegati per l'azionamento dei locomotori diesel che interveniva mediante restituzione della maggiore aliquota di accisa assolta con le modalità di cui al D.M. 689/1996
II. la riduzione dei chilometri treno ammessi ai contributi sconto tracce relativi alla norma di sostegno al trasporto ferroviario merci di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.61 del 30 dicembre 2016 per i soli chilometri prodotti con locomotori elettrici
III. le criticità collegate alla rete utilizzata nel mercato della trazione di riferimento
IV. il livello di saturazione raggiunto dagli scali gestiti in concessione da DP
V. i risultati conseguiti negli ultimi esercizi che evidenziano una contrazione del business. Conseguentemente si è proceduto alla verifica del valore recuperabile l'esistenza di perdite durevoli di valore (c.d. impairment test).

Relativamente alla metodologia di verifica del valore recuperabile della partecipazione si evidenzia che si è determinato il valore d'uso facendo riferimento ad una configurazione di valore basato sulla determinazione del valore attuale dei flussi di cassa attesi. Sia per la stima dei flussi di cassa che per la stima dei parametri del tasso di attualizzazione si è fatto ricorso prevalentemente a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove opportuno, da stime basate anche su dati storici. La stima del valore d'uso è stata operata utilizzando il più recente piano industriale a disposizione, approvato dall'organo amministrativo della partecipata nella riunione del 12 aprile 2023, nonché dal budget 2024 di DP approvato dal Consiglio di amministrazione della partecipata nella seduta del 14 febbraio 2024. Al fine di stimare le proiezioni dei flussi finanziari oltre l'orizzonte temporale di previsione esplicita (2024–2025) è stata operata una estrapolazione dei flussi di cassa, fondata sui medesimi documenti, facendo uso per gli anni successivi, sino al termine del periodo concessorio, di un tasso di crescita stabile assunto pari all'1,00%. I flussi di cassa, determinati nella configurazione di flussi di cassa operativi (c.d. "*unlevered free cash flow*"), sono stati attualizzati ad un tasso di sconto pari al 7,7%, stimato quale costo medio ponderato del capitale mediante la metodologia del c.d. *capital asset pricing model*. Al valore attuale dei flussi di cassa attesti è stata dunque addizionata la posizione finanziaria netta della partecipata al 31 dicembre 2023, addivenendo per tale via ad una configurazione di valore c.d. *equity side*. Quest'ultimo valore è stato infine moltiplicato per la percentuale di interessenza detenuta da TPER nel capitale della partecipata e confrontato con il valore contabile della partecipazione.

Ad esito della valutazione operata, la verifica ha evidenziato una riduzione di valore pari a 3.528 migliaia di euro che è stata rilevata nel conto economico alla voce "Svalutazione di valore di attività non finanziarie".

La tabella che segue riporta le principali informazioni delle società partecipate così come desunte dagli ultimi bilanci resisi disponibili. A riguardo si evidenzia che per la partecipata Start Romagna S.p.A. l'ultimo bilancio disponibile è relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, mentre per tutte le altre società partecipate i dati sono stati desunti dai bilanci dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

Migliaia di euro	Sede	%di possesso	Patrimonio Netto	Utile (perdita) d'esercizio
Società controllate				
TPF S.c.r.l.	Ferrara	97,0%	13	0
SST S.r.l.	Ferrara	51,0%	1.875	213
TPB S.c.r.l.	Bologna	85,0%	19	0
OMNIBUS S.c.r.l.	Bologna	51,0%	109	1
DINAZZANO PO S.p.A.	Reggio Emilia	95,3%	35.698	(3.445)
MA.FER S.r.l.	Bologna	100,0%	10.309	18
HERM S.r.l.	Bologna	95,0%	8.433	(9)
TPH2 S.c.r.l.	Bologna	51,0%	100	0
Società collegate				
Marconi Express S.p.A.	Bologna	25,0%	14.684	(189)
SETA S.p.A.	Modena	6,7%	18.050	62
Partecipazioni a controllo congiunto				
Trenitalia Tper S.c.r.l.	Bologna	30,0%	39.649	25.066
Partecipazioni in altre imprese				
START ROMAGNA S.p.A.	Rimini	13,9%	30.377	73

5. ATTIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente – Migliaia di euro 38.283 (35.296)
Quota corrente – Migliaia di euro 11.284 (8.179)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie a inizio e a fine esercizio, con evidenza della quota corrente e di quella non corrente.

		31/12/2022			31/12/2022	
Migliaia di euro	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi	**10.884**	**10.884**	**–**	**5.893**	**5.893**	**–**
Regione Emilia-Romagna	749	749	–	1.138	1.138	–
Comune di Bologna	6.128	6.128	–	3.066	3.066	–
Comune di Ferrara	3.622	3.622		–	–	
Comune di San Lazzaro	–	–	–	34	34	–
Altri	385	385	–	1.655	1.655	–
Altre attività finanziarie	**38.683**	**400**	**38.283**	**37.582**	**2.286**	**35.296**
Finanziamento Marconi Express S.p.A.	8.997	–	8.997	10.170	2.286	7.884
Credito vs. OMNIBUS per noleggio flotta car sharing	–	–	–	6	–	6
Finanziamento partecipata TPH2 S.c.r.l.	400	400	–		–	–
Crediti per investimenti progetto Crealis	31.292	–	31.292	29.268	–	29.268
Fondo svalutazione attività finanziarie	**(2.006)**	**–**	**(2.006)**	**(1.861)**	**–**	**(1.861)**
TOTALE	**49.567**	**11.284**	**38.283**	**43.475**	**8.179**	**35.296**

Il credito verso la Regione Emilia–Romagna, pari a 749 migliaia di euro si riferisce per 549 migliaia di euro a contributi da incassare relativi ad investimenti in bus e per la restante parte a contributi su investimenti operati per il prolungamento della linea filoviaria n. 14.

Le attività finanziarie per contributi detenute nei confronti del Comune di Bologna e del Comune di Ferrara si riferiscono a somme ancora da incassare correlate ad investimenti operati per l'acquisto di bus in forza di convenzioni stipulate nell'ambito di varie linee di contribuzione attive, tra le quali il Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile (PSNMS). Il finanziamento alla partecipata Marconi Express S.p.A., pari a 8.997 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, è stato erogato coerentemente con i piani industriali approvati e i patti parasociali, e si riferisce alla quota TPER del prestito per la realizzazione della monorotaia di collegamento tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Bologna. Il rimborso di detto

credito è da considerarsi postergato rispetto alla soddisfazione degli altri creditori della partecipata per espressa clausola contrattuale, pur in assenza dei presupposti di cui all'art. 2467 del c.c. Trattasi pertanto di una postergazione di natura volontaria rispetto al finanziamento bancario, da cui ne discende che la tempistica di incasso è compresa nei limiti previsti dal contratto di finanziamento bancario della parteciata stessa. Alla luce di ciò, nel corso dell'esercizio 2023, si è proceduto alla rideterminazione del valore del suddetto credito tenendo conto delle più recenti previsioni di rimborso. I nuovi flussi di cassa sono stati dunque attualizzati al tasso di interesse originariamente utilizzato per la determinazione del valore dell'attività finanziaria sulla base del metodo del costo ammortizzato. Detta rideterminazione ha comportanto la rilevazione di un onere, c.d. *one day loss*, di importo pari a 1.671 migliaia di euro rilevato tra gli altri oneri finanziari.

Il credito per investimenti Crealis si riferisce all'attività finanziaria rilevata in conformità all'IFRIC 12, a fronte del diritto vantato nei confronti dell'eventuale gestore subentrante alla scadenza del contratto di servizio che regola il trasporto pubblico locale del bacino di Bologna. In particolare, a seguito dell'entrata in esercizio del servizio TPGV–Crealis, 1° luglio 2020, e della definizione del nuovo quadro contrattuale tra TPER, SRM, Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena, a fronte dei servizi di costruzione resi, la Società ha maturato un diritto a ricevere un canone a partire dal termine contratto di servizio e quantificato in modo da remunerare sia i costi sostenuti per l'investimento che le future attività di manutenzione e investimento. Nel corso del 2023, alla luce delle intervenute modifiche sul timing e sull'ammontare degli investimenti da realizzare si è proceduto alla rideterminazione del valore dell'attività finanziaria. Tenendo conto delle più recenti previsioni di spesa i nuovi flussi di cassa sono stati attualizzati al tasso di interesse effettivo definito in sede di rilevazione inizialedell'attività finanziaria. Detta rideterminazione ha comportato la rilevazione di un provento, c.d. *one day profit*, di importo pari a 997 migliaia di euro rilevato tra gli altri proventi finanziari.

In conformità alle disposizioni dell'IFRS 9, sulle summenzionate attività finanziarie si è proceduto a stanziare apposito fondo svalutazione, incrementatosi nel corso del 2023 di 145 migliaia di euro per tener conto delle mutate aspettative in termini di *expected credit loss*.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/rilasci	Accantonamenti	31/12/2022
Su attività finanziarie	**1.861**		**145**	**2.006**
totale fondo svalutazione conti	**1.861**	**–**	**145**	**2.006**

6. ATTIVITÀ COMMERCIALI

Migliaia di euro 67.419 (65.990)

Al 31 dicembre 2023 le attività commerciali comprendono:
- le rimanenze di magazzino pari a 12.894 migliaia di euro (13.450 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) costituite prevalentemente da scorte e ricambi per le attività di manutenzione e di sostituzione operate sui mezzi automobilistici e sulle correlate infrastrutture
- i crediti commerciali, pari a 54.525 migliaia di euro (52.540 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

La composizione delle rimanenze è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Rimanenze		
Materie prime e ricambi automobilistici	18.827	18.770
Fondo svalutazione magazzino	(5.933)	(5.321)
TOTALE	12.894	13.450

Il fondo svalutazione magazzino, che si incrementa di 612 migliaia di euro, è stato rilevato per tener conto del valore netto di realizzo di taluni motori e altri sottoinsiemi complessi usati e revisionati, nonché delle parti a lenta rotazione e dei ricambi riferiti a veicoli per i quali è presumibile la dismissione dal servizio nel breve periodo.

La tabella che segue evidenzia la movimentazione intervenuta nel fondo nel corso del 2023.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/rilasci	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione magazzino	5.321	0	612	5.933
TOTALE	5.321	0	612	5.933

La composizione dei crediti commerciali è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Crediti commerciali verso:		
Società controllate	27.682	30.793
Società collegate	8.125	12.325
Enti proprietari	564	896
Crediti verso terzi	23.070	13.994
Totale crediti commerciali	**59.441**	**58.008**
Fondo svalutazione crediti	(4.916)	(5.468)
TOTALE	**54.525**	**52.540**

I crediti commerciali verso società controllate, pari a 27.682 migliaia di euro, sono sostanzialmente riferiti alle fatture emesse o da emettere per i corrispettivi per i servizi minimi per i servizi automobilistici verso i consorzi TPB e TPF, nonché per noleggi, attività di service amministrativi e distacco personale operati nei confronti delle società controllate.

I crediti commerciali verso società collegate, pari a 8.125 migliaia di euro, sono riferibili a rapporti di natura commerciale aventi ad oggetto specifiche attività operate verso Trenitalia Tper, Marconi Express, oltre che verso Seta S.p.A.

La voce "Crediti verso terzi" pari a 23.070 migliaia di euro, è riconducibile essenzialmente a crediti per la vendita titoli di viaggio, nonché a crediti verso clienti per prestazioni rese nell'ambito di attività manutentive, per fitti attivi e per la vendita di spazi pubblicitari. L'incremento registrato dalla voce è ascrivibile principalmente alla rilevazione degli effetti dell'atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna. Sulla base del predetto atto, posto che il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, SRM, TPB e TPER hanno inteso quantificare gli effetti della manovra tariffaria con effetto dal 1° agosto 2023, in conformità alle previsioni di cui all'art.12 bis del contratto di servizio relativo al bacino di Bologna, in un importo predefinito, le medesime parti hanno convenuto che le esigenze della manovra fossero soddisfatte mediante il riconoscimento in capo a TPER, in qualità di affittuario del ramo d'azienda relativo alle reti, impianti e dotazioni patrimoniali destinati all'erogazione del trasporto pubblico locale nel bacino territoriale dell'area metropolitana di Bologna, di determinate linee di contribuzione e computo degli investimenti ai fini della determinazione del valore di conguaglio. Per quanto sopra, il maturato diritto di TPER alla manovra tariffaria di cui al richiamato art. 12–bis del contratto di servizio sarà soddisfatto mediante il riconoscimento in capo alla stessa di taluni contributi maturandi sugli investimenti operati nell'ambito del contratto di affitto di ramo d'azienda, in applicazione del metodo di calcolo con il quale è stato ridefinito il valore del conguaglio che sarà regolato al termine del contratto di affitto di ramo d'azienda.

I crediti sono esposti al netto di un fondo svalutazione crediti di importo pari a 4.919 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, di cui si riporta nella tabella che segue la movimentazione intervenuta nel corso dell'esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/rilasci	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione crediti	5.468	(839)	287	4.916
TOTALE	**5.468**	**(839)**	**287**	**4.916**

Per i crediti commerciali la valutazione correlata alla recuperabilità è basata sulla ponderazione di un rating cliente determinato in considerazione dei seguenti parametri:
- l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite
- l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato
- l'applicazione di un tasso di *default* in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di appartenenza.

Si rileva, infine, che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo *fair value*.

7. DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Migliaia di euro 60.032 (48.954)

La voce include depositi bancari e postali oltre a fondi cassa per spese minute ed urgenti e si incrementa di 11.078 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Per un maggior dettaglio dei fenomeni che hanno generato l'incremento della liquidità nel corso dell'esercizio 2023, si rinvia alla nota "Informazioni sul rendiconto finanziario".

8. ATTIVITÀ E PASSIVITÀ PER IMPOSTE SUL REDDITO

Attività per imposte sul reddito – Migliaia di euro 610 (1.990)
Passività per imposte sul reddito – Migliaia di euro 812 (–)

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2022
IRES	–	1.072
IRES da consolidato fiscale	610	340
IRAP	–	578
Attività per imposte sul reddito	**610**	**1.990**
IRAP	812	–
Passività per imposte sul reddito	**812**	**–**

Al 31 dicembre 2023 la Società presenta attività per imposte sul reddito, in diminuzione di 1.380 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, costituite da imposte derivanti da adesione al regime del consolidato fiscale nazionale. A partire dall'esercizio 2022, infatti, la Società, in qualità di consolidante, unitamente alle società controllate Mafer S.r.l. e Dinazzano Po S.p.A., in qualità di consolidate, hanno esercitato il regime opzionale che consente *inter alia* la determinazione di un unico reddito complessivo imponibile ai fini dell'Imposta sul Reddito delle Società ("Ires"), corrispondente alla somma algebrica dei redditi complessivi netti di tutti i soggetti aderenti alla fiscal unit e, conseguentemente, di un unico ammontare d'imposta liquidata e dovuta, ai sensi e per gli effetti degli art. 117 e ss. del TUIR, e del DM 1° marzo 2018.

Nel corso dell'esercizio 2023 la Società ha proceduto ad utilizzare in compensazione il credito IRES ed IRAP esistente al termine del precedente esercizio e rilevare il debito per imposte IRAP maturato con riferimento alla stima delle imposte gravanti sull'esercizio 2023.

9. ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

Migliaia di euro 16.054 (21.424)

La voce è composta da crediti e altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria, come esposto in dettaglio nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2022
Crediti per ristori su mancati ricavi	13.639	13.639
Crediti per ristori carburante art. 9 D.L. n. 115/2022	-	1.827
Crediti verso Ferrovie Emilia-Romagna	220	220
Risconti attivi	400	377
Crediti d'imposta per investimenti	519	1.946
Crediti d'imposta energia e gas	-	2.718
Altri crediti	6.020	5.412
Totale	**20.798**	**26.139**
Fondo svalutazione crediti	(4.744)	(4.715)
TOTALE	**16.054**	**21.424**

I crediti per ristori su mancati ricavi, pari a 13.639 migliaia di euro, si riferiscono all'importo non ancora incassato, relativo all'anno 2021 e al primo trimestre 2022, in relazione alle misure compensative introdotte dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio") e dalle successive disposizioni normative che hanno integrato gli stanziamenti a favore del fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo di emergenza epidemiologica da Covid–19 (23 febbraio 2020 – 31 marzo 2022). A riguardo si evidenzia che in data 28 marzo 2024 la Regione Emilia Romanga in vista della conclusione del procedimento per l'assegnazione delle risorse destinate a compensare la riduzione dei

ricavi tariffari relativi al trasporto pubblico locale e regionale nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 marzo 2022, ha richiesto a ciascun ente committente di comunicare l'ammontare delle risorse riferite a detta compensazione previa verifica degli equilibri contrattuali al fine di evitare sovracompensazioni. Risultano pertanto in corso le suddette verifiche a cura delle agenzie AMI e SRM in relazione all'ammontare dei risotri da riconoscere alla Società. Nelle more della conclusione dei procedimenti di verifica a cura delle agenzie, la direzione aziendale ha provveduto ad operare delle simulazioni che confermano la ragionevole certezza della recuperabilità dell'ammontare dei crediti in essere alla data del 31 dicembre 2023.

La voce "Crediti per ristori carburante" accoglieva al 31 dicembre 2022, il valore stimato delle somme successivamente incassate nel corso del 2023, relative a parte dei contributi stanziati per fronteggiare l'incremento, registrato nel secondo e terzo quadrimestre del 2022, dei costi del carburante utilizzati per l'alimentazione dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ex art. 9 D. L. n.115/2022 e art. 6 D. L. n.144/2022.

I crediti d'imposta energia e gas rilevati al termine dell'esercizio 2022 erano relativi alle agevolazioni introdotte nel corso del 2022 ed utilizzate nel corso dell'esercizio 2023, destinate alle imprese diverse da quelle energivore e gasivore, cui veniva riconosciuto un beneficio in misura percentuale sulle spese sostenute per l'acquisto di energia elettrica e gas relativamente al terzo e quarto trimestre 2022.

La voce "Altri crediti" include principalmente:

I. il credito verso ATC S.p.A. in liquidazione, pari a 3.593 migliaia di euro riferibile ai conguagli dell'operazione di fusione intervenuta nel corso del 2012
II. il credito vantato nei confronti delle rivendite per dotazioni di titoli di viaggio pari a 863 migliaia di euro
III. il credito di importo pari a 597 migliaia di euro relativo al recupero della maggiore accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone
IV. crediti vantati nei confronti delle società rientranti nel perimetro del consolidato fiscale nazionale per 441 migliaia di euro. Con riferimento al credito vantato nei confronti di ATC S.p.A. in liquidazione si evidenzia che lo stesso è stato integralmente svalutato in quanto, malgrado il riconoscimento del debito e la piena disponibilità ad estinguerlo, il creditore ha in corso un contenzioso tributario che potrebbe compromettere, in caso di soccombenza, le capacità finanziarie della stessa.

Per tener conto della stima di inesigibilità di parte degli altri crediti è stato stanziato apposito fondo svalutazione la cui movimentazione è riportata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2022	Utilizzi/rilasci	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione altre attività correnti	(4.715)	–	(29)	(4.744)
TOTALE	**(4.715)**	**–**	**(29)**	**(4.744)**

10. PATRIMONIO NETTO

Migliaia di euro 162.494 (159.396)

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2022
Capitale emesso	68.493	68.493
Azioni proprie	(189)	(189)
Riserve	67.610	65.923
Utili/perdite portate a nuovo	23.129	23.129
Riserva utile/perdite attuariale	156	353
Utile/perdita esercizio	3.295	1.687
TOTALE	**162.494**	**159.396**

Il capitale sociale di TPER al 31 dicembre 2023, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 68.492.702 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 68.493 migliaia di euro, e non ha subito variazioni nell'esercizio 2023.

Al 31 dicembre 2023:
- le azioni in circolazione sono pari a n. 68.492.702 (n. 68.492.702 al 31 dicembre 2022)
- le azioni proprie sono pari a n. 111.480 (n. 111.480 al 31 dicembre 2022).

L'incremento del patrimonio netto rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 3.098 migliaia di euro, esposto in dettaglio nel prospetto delle variazioni di patrimonio netto, è dovuto interamente al risultato del conto economico complessivo del 2023, composto dall'utile di esercizio (3.294 migliaia di euro) e dal saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 197 migliaia di euro) su cui incide la perdita attuariale derivante dalla valutazione dei benefici ai dipendenti connessi al trattamento di fine rapporto.

Nel seguito si riporta il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto al 31 dicembre 2023 con indicazione della relativa possibilità di utilizzo l'evidenza della quota disponibile.

	31/12/2023	Possibilità di utilizzo (A,B,C,D)*	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2014 – 31/12/2019 (ex art. 2427. 7-bis, c.c.)	
Migliaia di euro				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale emesso	68.493				
Riserva legale	5.509	B	5.509		
Riserva straordinaria	27.596	A,B,C	27.596		
Riserva da utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	156		156		
Altre riserve	34.505	A,B,C	34.505		
Utili portati a nuovo	23.129	A,B,C	23.129		
Riserve e utili portati a nuovo	**159.388**				
Azioni proprie	(189)				
TOTALE	**159.199**				
di cui:					
Quota non distribuibile			5.665		
Quota distribuibile			85.230		

* **Legenda**
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci
D: per altri vincoli statutari/assembleari

Gli obiettivi di TPER nella gestione del capitale sono diretti a salvaguardare la continuità aziendale e garantire gli interessi degli *stackeholder*, nonché consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività operative e il rispetto degli impegni assunti.

11. PASSIVITÀ COMMERCIALI

Quota non corrente – Migliaia di euro 1.242 (1.556)
Quota corrente – Migliaia di euro 49.604 (58.039)

Migliaia di euro	31/12/2023	Quota corrente	Quota non corrente	31/12/2022	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti vs fornitori	41.880	40.638	1.242	46.677	45.121	1.556
Debiti commerciali vs controllate	3.310	3.310	–	6.074	6.074	–
Debiti commerciali vs imprese collegate	5.310	5.310	–	6.402	6.402	–
Debiti commerciali vs soci	8	8	–	7	7,00	–
Altri debiti commerciali	338	338	–	435	435	–
TOTALE	**50.846**	**49.604**	**1.242**	**59.595**	**58.039**	**1.556**

Le passività commerciali, pari a 50.846 migliaia di euro, sono in massima parte costituite da debiti commerciali verso fornitori terzi (per 41.880 migliaia di euro) e si decrementano di complessivi 8.749 migliaia di euro rispetto al termine del precedente esercizio, essenzialmente per effetto dei maggiori pagamenti intervenuti a ridosso del termine dell'esercizio 2023, nonché dei minori costi per materie sostenuti.

12. FONDI PER ACCANTONAMENTI

Quota non corrente – Migliaia di euro 44.208 (42.137)
Quota corrente – Migliaia di euro 7.927 (7.110)

Al 31 dicembre 2023 i fondi per accantonamenti sono pari a 52.135 migliaia di euro (49.247 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti con indicazione delle relative quote correnti e non correnti.

	31/12/2023			31/12/2022		
Migliaia di euro	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Fondi per benefici ai dipendenti	11.163	833	10.330	12.673	1.072	11.601
Altri fondi	40.972	7.094	33.878	36.574	6.038	30.536
TOTALE	**52.135**	**7.927**	**44.208**	**49.247**	**7.110**	**42.137**

Di seguito sono esposte le movimentazioni intervenute nell'esercizio dei fondi per accantonamenti distinti per natura.

	31/12/2022	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2023
Migliaia di euro	Saldo iniziale	Accantonamenti	Oneri finanziari	Decrementi per utilizzi	Decrementi per rilasci	Variazioni in OCI	Altre riclassifiche o rettifiche	Saldo finale
Fondo per benefici ai dipendenti	12.673	420		(2.190)		259	1	11.163
Fondo franchigie assicurative	3.465	1.534	–	(1.614)	–	–	–	3.385
Fondo cause di lavoro in corso	17.911	4.997	561	(965)	(5.652)		(309)	16.543
Fondo rischi contenzioso SRM	1.198	–	–	–	(322)	–	–	876
Fondo contenzioso tributario	5.620	–	–	–	–	–	–	5.620
Fondo rischi contratto oneroso	7.360	1.155	445	–	–	–	–	8.960
Fondo rischi privacy	502	–	–	0	(477)	–	–	25
Fondo rischi accise	0	3.500						3.500
Altri fondi	518	1.745	–	(200)	–	–	–	2.063
TOTALE	**49.247**	**13.351**	**1.006**	**(4.969)**	**(6.451)**	**259**	**(308)**	**52.135**

Fondi per benefici ai dipendenti

Quota non corrente – Migliaia di euro 10.330 (11.601)
Quota corrente – Migliaia di euro 883 (1.072)

Al 31 dicembre 2023 la voce è composta dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato da liquidare alla cessione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia. La riduzione di 1.510 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (2.190 migliaia di euro) parzialmente compensata dalla rilevazione di oneri attuariali dell'esercizio (259 migliaia di euro) e di oneri finanziari (420 migliaia di euro).

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico che economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni definite ai fini della stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2023.

Ipotesi finanziarie	31/12/2023	31/12/2022
Tasso annuo di attualizzazione	2,98%	3,63%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,30%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,10%
Frequenza anticipazioni	2,00%	2,00%
Tasso annuo di turnover	1,50%	1,50%

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Erogazioni future stimate	
Anni	**Migliaia di euro**
1	833
2	746
3	852
4	418
5	1.142

Nel corso dell'esercizio 2023 sono intervenute le seguenti movimentazioni:

Migliaia di euro	
Saldo al 01/01/2022	**12.673**
Oneri finanziari	420
Benefici pagati	(2.190)
Trasferiti	1
(Utili)/Perdite attuariali	259
Saldo al 31/12/2022	**11.163**

Altri fondi

Quota non corrente – Migliaia di euro 33.878 (30.536)
Quota corrente – Migliaia di euro 7.094 (6.038)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi ed oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si incrementa di 4.398 migliaia di euro essenzialmente per l'effetto combinato di:

- accantonamenti, pari a 12.931 migliaia di euro, connessi essenzialmente a: (i) rischi collegati a contenziosi con il personale (per 4.997 migliaia di euro); (ii) rischi connessi al pagamento di franchigie assicurative ad esito di intervenuti sinistri (per 1.534 migliaia di euro); (iii) rischi riconducibili ad un possibile mancato riconsocimento del beneficio correlato al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone (per 3.500 migliaia di euro); (iv) maggiori oneri collegati al contratto qualificato come oneroso ai sensi dello IAS 37 e relativo alle attività di gestione dell'infrastruttura detenuta da Marconi Express S.p.a. che collega la stazione centrale di Bologna all'aeroporto (per 1.155 migliaia di euro); (v) ai maggiori oneri stimati in relazione alle attività di bonifica dell'area rifornimento locomotori Stazione Ferroviaria di Sermide (per 1.717 migliaia di euro)
- decrementi per utilizzi, per 2.778 migliaia di euro, principalmente riferibili agli utilizzi a fronte di pagamenti di franchigie su sinistri automobilistici e alla conclusione di talune cause di lavoro
- decrementi per rilasci, pari a 6.451 migliaia di euro, operati principalmente in relazione al fono rischi contenziosi con il personale
- la rilevazione degli effetti finanziari correlati alla previsione di stima degli utilizzi dei fondi per 1.006 migliaia di euro.

Il "Fondo franchigie assicurative" accoglie la stima della probabile passività connessa alle franchigie assicurative da versare su sinistri automobilistici occorsi prima della chiusura dell'esercizio.

Il "Fondo cause di lavoro", pari a 16.543 migliaia di euro, è costituito a copertura delle prevedibili passività, espresse a valori correnti, relative a contenziosi o con il personale dipendente. Detto fondo accoglie anche una stima delle spese legali e degli altri potenziali costi accessori.

Il "Fondo rischi contenzioso tributario", pari a 5.620 migliaia di euro, è principalmente riconducibile al coinvolgimento della Società – quale soggetto legalmente solidale – in merito a contenziosi fiscali anteriori alla propria costituzione.

Il "Fondo rischi contratto oneroso" accoglie il valore dell'accantonamento operato a fronte del contratto, qualificabile come oneorso ai sensi dello IAS 37, che sottende alle attività di gestione dell'infrastruttura, detenuta dalla società Marconi Express S.p.A. in forza di concessione, che collega l'aeroporto alla stazione centrale di Bologna attraverso una monorotaia elettrica sopraelevata.

Il "Fondo rischi accise" accoglie, la stima degli oneri correlati al possibile mancato riconoscimento del beneficio connesso al recupero della maggior accisa assolta in relazione all'utilizzo del gasolio utilizzato per il trasporto di persone.

La restante parte dei fondi rischi è costituita principalmente da: (i) fondo rischi per interventi di bonifica ambientale da operarsi sull'area rifornimento locomotori della Stazione Ferroviaria di Sermide; (ii) il fondo rischi relativo a penali correlate alla restituzione di taluni automezzi utilizzati nell'ambito del servizio di car sharing.

13. PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Migliaia di euro –92 (–207)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite in relazione alle differenze temporanee tra i valori contabili e i corrispondenti valori fiscali in essere a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022
Passività per imposte differite IRES	(92)	(207)
Passività per imposte differite IRAP	–	–
Passività per imposte differite	**(92)**	**(207)**

La movimentazione delle imposte differite, è riepilogata nella tabella seguente.

	31/12/2022	Variazioni dell'esercizio				31/12/2023
Migliaia di euro		Accantonamenti	Rilasci/ Utilizzi	Accantonamenti (rilasci) in OCI	Altre riclassifiche o rettifiche	
Altre differenze temporanee	(207)	–	53	62	–	(92)
Passività per imposte differite	**(207)**	**–**	**53**	**62**	**–**	**(92)**

Il saldo delle imposte differite, pari a 92 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, è composto principalmente da differenze temporanee correlate alla differenza tra il valore fiscale e il valore contabile della passività per trattamento di fine rapporto di lavoro.

Si evidenzia che in considerazione dell'attuale contesto macroeconomico, della spinta inflazionistica operante sul versante dei costi operativi, e delle variabili correlate alla finalizzazione degli accordi correlati alla proroga del contratto di servizio di Bologna non sono state rilevate imposte anticipate in relazione a differenze temporanee e alle perdite fiscali in quanto la stima degli imponibili fiscali futuri non risulta ad oggi ragionevolmente certa ed in grado di riassorbirle in un congruo orizzonte temporale.

14. PASSIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente – Migliaia di euro 24.575 (32.682)
Quota corrente – Migliaia di euro 60.728 (32.053)

Al 31 dicembre 2023 le passività finanziarie ammontano complessivamente a 85.304 migliaia di euro (64.735 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Si riporta di seguito il prospetto delle passività finanziarie, con evidenza della composizione del saldo di bilancio, del corrispondente valore nominale della passività e della relativa esigibilità (quota corrente e quota non corrente):

	31/12/2023				31/12/2023			
Migliaia di euro	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	31.667	31.779	31.779	–	63.333	63.482	32.053	31.429
Finanziamenti a medio/ lungo termine	26.168	26.141	1.931	24.210	–	–	–	–
Finanziamenti a breve	27.018	27.018	27.018	–	–	–	–	–
Altre passività finanziarie	366	366	–	366	1.253	1.253	–	1.253
TOTALE	**85.219**	**85.304**	**60.728**	**24.576**	**64.586**	**64.735**	**32.053**	**32.682**

In data 15 settembre 2017 TPER ha perfezionato l'emissione di un prestito obbligazionario *unsecured* per un ammontare di 95 milioni di euro, quotato alla Borsa di Dublino (Irish Stock Exchange). Le obbligazioni (non convertibili) avevano originaria scadenza pari a 7 anni e rimborso *amortizing* a partire dal quinto anno, presentano una cedola a tasso fisso annuo dell'1,85%. Le stesse sono state interamente collocate presso investitori istituzionali. Nel corso del 2023 si è dato corso al rimborso della seconda rata del prestito obbligazionario che conseguentemente si ridotto rispetto al precedente esercizio di 31.703 migliaia di euro.

La voce finanziamenti a medio lungo termine accoglie il valore di due operazioni di finanziamento perfezionate nel corso del 2023 ed in particolare:

- un finanziamento *term*, assistito da garanzia "Sace Green", per un ammontare originario complessivo di 15 milioni di euro utilizzato a supporto degli investimenti sul parco bus, regolato a tasso variabile e di durata pari a otto anni
- un finanziamento *term*, assistito da garanzia "Sace Green", per un ammontare complessivo in linea capitale di circa 12 milioni di euro da utilizzare a supporto di investimenti nel parco treni regolato a tasso variabile e di durata pari a dieci anni.

La voce finanziamenti a breve termine presenta un saldo a fine esercizio di 27.018 migliaia di euro che si riferisce a:

- parte di una linea di finanziamento *revolving* (per 17.018 migliaia di euro), contratta con un pool di finanziatori, di importo massimo in linea capitale pari a 65 milioni di euro e utilizzabile per sostenere il piano di investimenti relativo al rinnovamento e miglioramento del parco rotabile su gomma e relative infrastrutture nelle more della messa a disposizione da parte della competente agenzia della mobilità e/o altro ente competente (Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Ferrara, Ministero

delle Infrastrutture) di un ammontare corrispondente a determinati contributi destinati in ultima istanza a TPER. Detta linea è regolata a tasso variabile e ha durata pari a quattro anni
- linee di finanziamento a breve termine, nelle forme di affidamento per cassa, per complessivi 10.000 migliaia di euro.

Si evidenzia che talune linee di finanziamento prevedono il rispetto di determinati parametri finanziari (*financial covenants*). I criteri di determinazione delle grandezze economico finanziarie utilizzate nel calcolo dei rapporti sono definiti nei relativi contratti. Il mancato rispetto degli stessi, alle rispettive date di riferimento, potrebbe configurare un evento di *default* e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi. Per maggiori dettagli sulle passività finanziarie si rinvia alla nota "Gestione dei rischi finanziari".

Le altre passività finanziarie si riferiscono principalmente a depositi cauzionali regolati a tassi variabili.

15. ALTRE PASSIVITÀ

Quota non corrente – Migliaia di euro 17.484 (23.469)
Quota corrente – Migliaia di euro 55.850 (49.582)

Al 31 dicembre 2023 le altre passività ammontano complessivamente a 73.698 migliaia di euro e registrano un incremento di 647 migliaia di euro rispetto al termine del precedente esercizio. La tabella che segue evidenzia la composizione per natura della voce con indicazione della quota corrente e di quella non corrente.

Migliaia di euro	31/12/2023	Quota corrente	Quota non corrente	31/12/2022	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso soci	2.894	2.380	514	3.064	2.549	514
Debiti verso imprese controllate	133	95	38	152	152	–
Debiti verso imprese collegate	29	29	–	29	29	–
Debiti vs istituti di previdenza	1.760	1.760	–	1.824	1.824	–
Debiti tributari	635	635	–	351	351	–
Debiti verso personale dipendente	8.906	8.906	–	9.414	9.414	–
Debiti verso agenzia mobilità SRM	17.296	–	17.296	22.295	–	22.295
Altri debiti	42.045	42.045	–	35.922	35.263	659
TOTALE	**73.698**	**55.850**	**17.848**	**73.051**	**49.582**	**23.469**

I "Debiti verso soci" sono relativi principalmente al debito per dividendi deliberati nell'ambito dell'approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

I “Debiti verso personale dipendente” rilevano l’ammontare delle somme spettanti al personale dipendente al termine dell’esercizio per prestazioni da questi rese.

I “Debiti verso l’agenzia della mobilità SRM” (Società Reti e Mobilità S.r.l.) si riferiscono essenzialmente al saldo dovuto, alla data di riferimento, in relazione al contratto avente ad oggetto il ramo d’azienda costituito dalle reti, dagli impianti, dalle dotazioni patrimoniali e dai contratti afferenti al complesso aziendale destinato all’esercizio del servizio di TPL nel bacino provinciale di Bologna.

La voce “Altri debiti” pari a 42.045 migliaia di euro è essenzialmente costituita da: (i) il controvalore degli impegni assunti dalla Società in forza di anticipazioni ottenute su talune linee di contributi su investimenti (per 16.589 migliaia di euro); (ii) risconti passivi su titoli di viaggio (per 15.857 migliaia di euro) con validità oltre il 31 dicembre 2023 e quindi di competenza di futuri esercizi, nonché risconti passivi (per 6.402 migliaia di euro) correlati agli effetti dell’intervenuto atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d’azienda da SRM con riferimento all’area metropolitana di Bologna che bilancia il maturato dritto di TPER alla manovra tariffaria di cui all’art.12–bis del contratto di servizio.

Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. I valori indicati in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2022.

Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla sezione "Rapporti con parti correlate".

16. RICAVI PER SERVIZI LINEA TPL

Migliaia di euro 180.242 (159.386)
I ricavi da servizi da linea TPL sono pari a 180.242 migliaia di euro e presentano un aumento di 20.856 migliaia di euro rispetto al 2022 (159.386 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Titoli di viaggio	70.596	59.758	10.838
Integrazione corrispettivi	92.646	83.914	8.732
Contributi CCNL	10.509	10.509	–
Sanzioni	5.460	4.497	963
Altri ricavi	1.031	708	323
TOTALE	**180.242**	**159.386**	**20.856**

Sul positivo andamento registrato dai ricavi per servizi di linea TPL ha inciso significativamente l'incremento del traffico passeggeri registrato nel corso del 2023 rispetto al 2022 che ha fatto registrare un incremento dei titoli di viaggio venduti di 10.838 migliaia di euro. Le integrazioni corrispettivi registrano una variazione positiva di 8.732 migliaia di euro principalmente ascrivibile:

- agli adeguamenti dei corrispettivi chilometrici dei servizi minimi operati nei bacini di Bologna e Ferrara (+3.973 migliaia di euro)
- alla rilevazione nel corso del 2023 (per 5.511 migliaia di euro) degli effetti dell'atto ricognitivo delle previsioni contrattuali in tema di regolazione del metodo di calcolo degli investimenti effettuati da TPER in relazione ai cespiti oggetto di affitto di ramo d'azienda da SRM a TPER con riferimento all'area metropolitana di Bologna. Sulla base del predetto atto, posto che il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna, SRM, TPB e TPER hanno inteso quantificare gli effetti della manovra tariffaria con effetto dal 1° agosto 2023, in conformità alle previsioni di cui all'art.12 bis del contratto di servizio relativo al bacino di Bologna, in un importo predefinito, le medesime parti hanno convenuto che le esigenze della manovra fossero soddisfatte mediante il riconoscimento in capo a TPER, in qualità di affittuario del ramo d'azienda relativo alle reti, impianti e dotazioni patrimoniali destinati all'erogazione del trasporto pubblico locale nel bacino territoriale dell'area metropolitana di Bologna, di determinate linee di contribuzione e

computo degli investimenti ai fini della determinazione del valore di conguaglio. Per quanto sopra, il maturato diritto di TPER alla manovra tariffaria di cui al richiamato art. 12-bis del contratto di servizio sarà soddisfatto mediante il riconoscimento in capo alla stessa di taluni contributi maturandi sugli investimenti operati nell'ambito del contratto di affitto di ramo d'azienda, in applicazione del metodo di calcolo con il quale è stato ridefinito il valore del conguaglio che sarà regolato al termine del contratto di affitto di ramo d'azienda.

Rispetto al 2022 risulta in miglioramento anche la performance correlata ai ricavi da sanzioni che evidenziano un incremento di 963 migliaia di euro.

Infine, si evidenzia che gli altri ricavi, pari a 1.031 migliaia di euro al termine dell'esercizio includono principalmente il valore delle attività di pubblicità e sponsorizzazioni operate nell'ambito dei servizi di TPL resi.

17. RICAVI PER SERVIZI DI LINEA FERROVIARIA

Migliaia di euro 6.666 (8.139)

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Ricavi servizi ferroviari	6.666	8.139	(1.473)
TOTALE	**6.666**	**8.139**	**(1.473)**

I ricavi per servizi di linea ferroviaria registrano una variazione negativa di 1.473 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto del provento rilevato nel 2022 in relazione alla chiusura del precedente contratto di servizio ferroviario conclusosi nel 2019.

Detti ricavi includono essenzialmente i servizi di noleggio del materiale rotabile ferroviario erogati nell'ambito delle attività di servizio trasporto passeggeri su ferro operati nella Regione Emilia-Romagna per il tramite della joint venture Trenitalia Tper S.c.r.l.

18. RICAVI PER PARCHEGGI E CAR SHARING

Migliaia di euro 2.256 (328)

I ricavi per parcheggi e car sharing sono pari a 2.256 migliaia di euro e si incrementano di 1.928 migliaia di euro rispetto al 2022 (328 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Parcheggi	12	17	(5)
Sharing mobility	2.244	311	1.933
TOTALE	**2.256**	**328**	**1.928**

Sulla variazione positiva registrata incidono principalmente i ricavi derivanti dalle attività di *sharing mobility* che a far data dal 1° gennaio 2023 sono gestite direttamente da TPER in forza di un accordo integrativo di servizio per l'esercizio del car sharing a flusso libero sottoscritto con il precedente titolare Omnibus Scarl (società controllata da TPER) e l'agenzia per la mobilità SRM.

19. ALTRI RICAVI

Migliaia di euro 38.719 (51.525)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Manutenzioni mezzi e prestazioni rese a terzi	7.882	7.773	109
Rimborsi assicurativi e diversi	6.531	5.563	968
Penali	683	354	329
Altri proventi	23.623	37.835	(14.212)
TOTALE	**38.719**	**51.525**	**(12.806)**

Gli altri ricavi ammontano a 38.719 migliaia di euro e presentano un decremento di 12.806 migliaia di euro rispetto al 2022 (51.525 migliaia di euro) principalmente per effetto di:

- l'incremento dei rimborsi assicurativi per 968 migliaia di euro
- la rilevazione nell'esercizio 2022 del valore dei ristori per mancati ricavi conseguenti all'emergenza epidemiologica da Covid–19, nonché una stima del valore dei contributi erogati per fronteggiare l'incremento dei costi del carburante registrato nel secondo e terzo quadrimestre del 2022 utilizzati per l'alimentazione dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ex art. 9 D. L. n. 115/2022 e art. 6 D. L. n. 144/2022 (per complessivi circa 15.780 migliaia di euro)
- l'incremento dei ricavi derivanti da servizi di noleggio TPL e servizi sostitutivi per 3.654 migliaia di euro.

20. COSTO PER IL PERSONALE

Migliaia di euro 94.308 (93.987)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Salari e stipendi	68.892	65.840	3.052
Oneri sociali	20.421	18.799	1.622
Accantonamento ai fondi di previdenza	4.855	4.345	510
Variazione dei fondi rischi personale	(654)	4.246	(4.900)
Altri costi del personale	794	757	37
TOTALE	**94.308**	**93.987**	**321**

Il costo del personale risulta sostanzialmente in linea con quello consuntivato al termine del precedente esercizio come effetto combinato di:

- l'incremento dei salari e degli stipendi e dei correlati oneri sociali per complessivi 4.674 migliaia di euro quale conseguenza principalmente riconducibile al maggior numero di risorse impiegate nel corso del 2023 rispetto al precedente esercizio, agli intervenuti adeguamenti salariali e alla definizione di talune componenti salariali relative maturate in precedenti esercizi;
- la riduzione delle variazioni dei fondi per accantonamenti correlati a rischi sul personale (per 4.900 migliaia di euro) in relazione alla definizione di alcuni rischi di vertenze per le quali si era proceduto nel corso dell'esercizio 2022 ad un accantonamento risultato parzialmente eccedente e che è stato rilasciato nel corso dell'esercizio 2023. Tale rilascio è stato parzialmente compensato dall'accantonamento operato per far fronte a ulteriori nuovi rischi di vertenze legate ai rapporti di lavoro.

Le tabelle seguenti presentano la consistenza dell'organico in forza alla data di chiusura dell'esercizio e dell'organico medio occupato, suddivisi per livello di inquadramento.

ORGANICO AL 31/12/2023			
Inquadramento	**2023**	**2022**	**Variazione**
Dirigenti	9	10	(1)
Quadri	48	45	3
Impiegati	232	226	6
Operai	1.623	1.604	19
Apprendisti	151	168	(17)
TOTALE	**2.063**	**2.053**	**10**

ORGANICO MEDIO OCCUPATO			
Inquadramento	**2023**	**2022**	**Variazione**
Dirigenti	10	10	(0)
Quadri	47	46	1
Impiegati	233	222	11
Operai	1.621	1.563	58
Apprendisti	161	183	(22)
TOTALE	**2.071**	**2.024**	**47**

21. COSTI PER SERVIZI

Migliaia di euro 58.608 (55.939)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Servizi di trasporto	12.331	9.208	3.123
Manutenzioni	14.245	13.050	1.195
Pulizie	6.509	7.663	(1.154)
Assicurazioni	6.545	6.593	(48)
Energia elettrica	1.996	3.007	(1.011)
Servizi mensa	1.826	1.584	242
Altre utenze	1.899	1.790	109
Consulenze	1.500	1.410	90
Altri costi per servizi	11.757	11.634	123
TOTALE	**58.608**	**55.939**	**2.669**

I costi per servizi registrano un incremento rispetto al precedente esercizio per 2.669 migliaia di euro essenzialmente riconducibile all'effetto combinato di:

- l'incremento dei servizi di trasporto in relazione al maggior volume di servizi sostitutivi operati per il trasporto ferroviario
- l'incremento dei costi per manutenzioni in conseguenza dell'incremento del volume e dei prezzi delle manutenzioni operate sul materiale rotabile nonché dell'incremento delle attività manutentive e riparazioni di impianti edili
- la riduzione dei costi dei costi per pulizie connesse essenzialmente alla riduzione dei prezzi sostenuti per dette attività unitamente ad un volume di attività ritornato alla

normalità post interventi non ricorrenti effettuati nel 2022 per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid–19
- la riduzione dei costi per energia elettrica determinata essenzialmente dalla calmierazione dei prezzi dell'energia che nel corso del 2022 aveva subito incrementi significativi a seguito delle emergenti tensioni geopolitiche.

22. MATERIE PRIME E MATERIALI

Migliaia di euro 35.545 (41.604)

La voce include i costi per acquisti di materiali, come dettagliato nella tabella che segue:

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Carburanti	21.440	28.008	(6.568)
Lubrificanti	464	423	41
Pneumatici	934	677	257
Ricambi	10.426	10.251	175
Materiali vari	1.265	1.262	3
Variazione fondo svalutazione rimanenze	612	633	(21)
Altro	404	350	54
TOTALE	**35.545**	**41.604**	**(6.059)**

La riduzione dei costi per materie registrata rispetto al precedente esercizio e pari a 6.059 migliaia di euro è quasi interamente ascrivibile alla riduzione dei costi per carburanti a seguito della calmierazione dei prezzi delle commodities di riferimento susseguita alla impennata dei prezzi registrata nel 2022 ed influenzata significativamente dalle incertezze geopolitiche innescate dall'inasprirsi del conflitto russo–ucraino.

23. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Migliaia di euro 2.419 (1.095)

I costi per godimento beni di terzi sono riferibili essenzialmente alle locazioni di immobili (per 854 migliaia di euro) e al costo dei noleggi delle autovetture utilizzate nell'ambito delle erogazioni dei servizi di sharing mobility. Rispetto al precedente esercizio detti costi evidenziano un incremento di 1.324 migliaia di euro, quasi interamente attribuibile ai costi dei noleggi derivanti dalle attività appunto di sharing mobility che a far data dal 1° gennaio 2023 sono gestite direttamente da TPER in forza di un accordo integrativo di servizio per l'esercizio del car sharing a flusso libero sottoscritto con il precedente titolare (Omnibus Scarl – società interamente controllata da TPER) e l'agenzia per la mobilità SRM.

24. ALTRI COSTI OPERATIVI

Migliaia di euro 3.736 (4.186)

Gli altri costi operativi, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano sostanzialmente in linea con quanto consuntivato al termine del precedente esercizio.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Imposte e tasse	1.059	1.128	(69)
Revisioni e collaudi	125	141	(16)
Contributi associativi	240	221	19
Altro	2.312	2.696	(384)
TOTALE	**3.736**	**4.186**	**(450)**

La voce "Altro" include principalmente gli oneri di competenza riferibili all'utilizzo del ramo d'azienda costituito dalle reti, dagli impianti, dalle dotazioni patrimoniali e dai contratti afferenti al complesso aziendale destinato all'esercizio del servizio di TPL nel bacino provinciale di Bologna, regolato da apposito contratto sottoscritto con l'agenzia della mobilità Società Reti e Mobilità S.r.l.

25. VARIAZIONE DEI FONDI PER ACCANTONAMENTI

Migliaia di euro 5.601 (1.824)

L'ammontare della voce, negativo per 5.601 migliaia di euro, è essenzialmente riconducibile a:

- il rilascio, per 322 migliaia di euro, del fondo posto a presidio del rischio di mancato riconoscimento di parte delle premialità legale al contratto di servizio relativo al bacino di Bologna
- gli accantonamenti operati con riferimento al contratto qualificato come oneroso ai sensi dello IAS 37, relativo alle attività di gestione dell'infrastruttura detenuta da Marconi Express S.p.a. (per 1.155 migliaia di euro)
- l'accantonamento per 3.500 migliaia di euro a presidio del rischio del mancato riconoscimento di parte dei benefici connessi al recupero della maggiore accisa assolta in relazione all'acquisto di carburante
- il rilascio del fondo rischi privacy per 477 migliaia di euro ad esito e chiusura del procedimento di verifica operato dalla competente autorità
- l'accantonamento, per 1.745 migliaia di euro, relativo all'adeguamento della stima dei maggiori oneri in relazione alle attività di bonifica dell'area rifornimento locomotori della Stazione Ferroviaria di Sermide.

Per un maggior dettaglio sulla intervenuta movimentazione dei fondi per accantonamenti si rinvia alla nota n. 12 – "Fondi per accantonamenti".

26. PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI

Proventi finanziari – Migliaia di euro 3.892 (2.577)
Oneri finanziari – Migliaia di euro –7.296 (–2.279)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
Dividendi	66	82	(16)
Altri proventi finanziari	3.826	2.495	1.331
di cui:			
– interessi attivi su crediti	1.519	1.485	34
– interessi attivi su conti bancari	993	99	894
– proventi da attualizzazione fondi	310	828	(518)
– altri proventi	1.004	83	921
Totale proventi finanziari	**3.892**	**2.577**	**1.315**
Oneri da prestito obbligazionario	(1.136)	(1.798)	662
Oneri da finanziamenti	(2.472)	(26)	(2.446)
Altri oneri finanziari	(3.688)	(455)	(3.233)
di cui:			
– oneri da attualizzazione fondi	(561)	(1)	(560)
– interessi su passività per beni in leasing	(322)	(61)	(261)
– altri oneri	(2.805)	(393)	(2.412)
Totale oneri finanziari	**(7.296)**	**(2.279)**	**(5.017)**
Totale proventi/(Oneri) finanziari	**(3.403)**	**299**	**(3.702)**

Rispetto al precedente esercizio gli il totale dei proventi finanziari evidenzia un incremento di 1.315 migliaia di euro essenzialmente riconducibile all'effetto combinato di:

- maggiori interessi attivi su conti correnti bancari per 894 migliaia di euro
- la riduzione dei proventi finanziari da attualizzazione dei fondi per accantonamenti per 518 miliaia di euro
- l'incremento degli altri proventi finanziari per 921 miliaia di euro sui quali incide al *one day profit* originatosi in conseguenza della rideterminazione dell'attività finanziaria correlata al progetto Crealis, come commentato alla nota n.5 – "Attività finanziarie" cui si rinvia.

Gli oneri finanziari registrano un incremento di 5.017 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio primariamente per effetto dei maggiori oneri da finanziamenti maturati sulle nuove linee di finanziamento contratte nel corso del 2023 e regolate a tassi variabili, non-

ché all'incremento degli altri oneri finanziari sui quali ha inciso la rilevazione della *one day loss* correlata alla rideterminaziozne dei crediti per finanziamenti vantati verso la società collegata Marconi Express S.p.a. ad esito della intervenuta modifica nelle tempistiche di rimborso, come meglio indicato nella nota n. 5 – "Attività finanziarie" cui si rinvia.

27. ONERI FISCALI

Migliaia di euro –460 (4.766)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2023	2022	Variazione
IRAP	812	0	812
Provento da consolidato fiscale	(204)	(556)	352
Imposte correnti sul reddito	**608**	**(556)**	**1.164**
IMPOSTE CORRENTI	**608**	**(556)**	**1.164**
Accantonamenti	0	96	(96)
Rilasci	(53)	0	(53)
Imposte differite	**(53)**	**96**	**(149)**
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE	**(53)**	**96**	**(149)**
ONERI (PROVENTI) FISCALI	**555**	**(460)**	**1.015**

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un onere netto di 555 migliaia di euro nel 2023 (provento per 460 migliaia di euro nel 2022) ed evidenzia una variazione pari a 1.015 migliaia di euro.

Sulla variazione incide la determinazione del carico fiscale corrente costituito dalla sola IRAP per 812 migliaia di euro, oltre che il minor provento fiscale derivante da adesione al regime del consolidato fiscale nazionale con le controllate Mafer S.r.l. e Dinazzano Po S.p.a. Nella tabella seguente in relazione alle imposte correnti di competenza dell'esercizio è evidenziata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto.

IRES (migliaia di euro)		
Descrizione	**Valore**	**Imposta**
Risultato prima delle imposte	3.850	
Onere fiscale teorico (aliquota 24%)		924
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi		

IRES (migliaia di euro)		
Descrizione	**Valore**	**Imposta**
TOTALE	**-**	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Accantonamento fondo cause lavoro non deducibile	5.558	
Accantonamento Fondo Rischio Contenzioso Ag.Dogane	3.500	
Accantonamento fondo franchigie	1.534	
Accantonamento fondo Bonifica ambientale	1.719	
Svalutazione partecipazione	3.528	
Accantonamento al fondo contratti onerosi	1.600	
Altre differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	836	
TOTALE	**18.275**	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo Fondi	(10.492)	
Altri rigiri delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(253)	
TOTALE	**(10.745)**	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Utile attuariale valutazione TFR in OCI	(259)	
Altri costi indeducibili	468	
Contributi carburante ex DL 115/2022	(51)	
Credito Energia e Gas non tassabile	(1.608)	
Super ammortamento	(3.922)	
Iper ammortamento	(1.901)	
Altri ricavi e proventi non imponibili	(192)	
TOTALE	**(7.465)**	
Imponibile fiscale	**3.915**	
ACE e perdite fiscali pregresse	**(3.915)**	
Detrazioni d'imposta		
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio	-	-

IRAP (migliaia di euro)		
Descrizione	**Valore**	**Imposta**
Differenza tra valore e costi della produzione	7.563	
Voci del Conto Economico non rilevanti	104.079	
TOTALE	**111.642**	
Onere fiscale teorico (aliquota 4,20%)		4.689
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Variazioni in aumento	2.137	
Variazioni in diminuzione	(1.014)	
Deduzioni del Personale	(91.699)	
TOTALE	**(90.576)**	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo fondi rischi e oneri deducibili	(1.614)	
Ammortamento del costo dei marchi e dell'avviamento	(125)	
TOTALE	**(1.739)**	
Imponibile fiscale	19.327	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		812

Altre informazioni finanziarie

INFORMAZIONI SUL RENDICONTO FINANZIARIO

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2023 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti di 11.078 migliaia di euro rispetto all'incremento di 10.505 migliaia di euro del 2022.
Il flusso generato dall'attività operativa nel 2023 è pari a 36.394 migliaia di euro, in contrazione di 11.641 migliaia di euro rispetto al valore del 2022 (48.35 migliaia di euro).
Sul flusso generato nel 2023 incidono:

- il cash flow operativo generato prima delle variazioni del capitale di esercizio e delle altre variazioni pari a 32.497 migliaia di euro (28.158 migliaia di euro nel 2022) sul quale ha inciso l'incremento dell'utile dell'esercizio (+1.608 migliaia di euro rispetto al 2022), delle svalutazioni di valore delle attività non finanziarie (+1.179 migliaia di euro rispetto al 2022) e degli oneri finanziari netti (+2.875 migliaia di euri rispetto al 2022)
- le variazioni del capitale circolante di esercizio e le altre variazioni per 15.979 migliaia di euro generate essenzialmente dalle variazioni delle altre attività e passività correnti parzialmente compensate dalla variazione delle passività commerciali.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è complessivamente pari a 44.523 migliaia di euro, principalmente per effetto di:

- investimenti in attività materiali e immateriali per complessivi 68.892 migliaia di euro, in aumento di 37.494 migliaia di euro rispetto al 2022
- i contributi incassati a fronte di investimenti operati e da operare per 24.121 migliaia di euro, in riduzione di 2.594 migliaia di euro rispetto al 2022
- disinvestimenti in attività materiali per 258 migliaia di euro.

Il flusso di cassa generato da attività finanziarie nel 2023 è pari a 19.207 migliaia di euro principalmente per effetto di:

- il rimborso della seconda rata del prestito obbligazionario, per 31.667 migliaia di euro
- l'accensione di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per 27.136 migliaia di euro e a breve termine per 48.000 migliaia di euro
- il rimborso di finanziamenti a medio lungo termine per 994 migliaia di euro e a breve termine per 20.986 migliaia di euro
- l'incremento delle passività per beni in leasing per 3.132 migliaia di euro
- il pagamento di interessi passivi per 3.693 migliaia di euro.

GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Obiettivo della Società è il mantenimento nel tempo di una gestione bilanciata della propria esposizione finanziaria, atta a garantire una struttura del passivo in equilibrio con la composizione dell'attivo di bilancio e in grado di assicurare la necessaria flessibilità operativa attraverso l'utilizzo della liquidità generata dalle attività operative correnti e il ricorso a finanziamenti bancari.

La capacità di generare liquidità dalla gestione caratteristica, unitamente alla capacità di indebitamento, consente alla Società di soddisfare in maniera adeguata le proprie necessità operative, di finanziamento del capitale circolante operativo e di investimento, nonché il rispetto dei propri impegni finanziari.

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposta:

- al rischio di liquidità, riconducibile alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a fronteggiare gli impegni a breve termine, nonché connesso al rischio di *downgrading* del merito creditizio con conseguente limitazione della possibilità di assicurarsi risorse a medio–lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento di natura operativa, nonché di far fronte alle passività finanziarie assunte
- al rischio di violazione dei covenant finanziari previsti dal prestito obbligazionario e dai finanziamenti a medio lungo termine contratti che potrebbero innescare clausole di rimborso anticipato
- al rischio di mercato, principalmente riconducibile:
  I. alle variazioni dei tassi di interesse in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate
  II. alle oscillazioni dei prezzi delle commodity
- al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità che una controparte finanziaria con cui sono stati eseguiti investimenti delle liquidità non sia in grado di onorare in tutto o in parte il proprio impegno.

La Società non è esposta al rischio cambio e non ha fatto ricorso a strumenti finanziari derivati per la copertura dei suddetti rischi.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire i fabbisogni operativi e il debito finanziario in scadenza. Tale rischio è riconducibile anche alla potenziale riduzione del *credit rating* che consente alla Società di accedere al capitale di credito a condizioni favorevoli e di assicurarsi risorse a medio–lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento.

I *rating* creditizi possono essere diminuiti a seguito di eventi che incidano materialmente sulla condizione finanziaria della Società o comportano un cambiamento significativo nel suo profilo di rischio, nonché un cambiamento nelle metodologie utilizzate per la valutazione del merito creditizio. Conseguentemente, le condizioni di finanziamento della Società potrebbero diventare più onerose e il suo accesso ai mercati finanziari più complesso.

Oltre la dinamica dei *rating* creditizio, i principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento, dall'altro le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.

Per mitigare tali rischi, la Società monitora gli indici finanziari che contribuiscono alla determinazione del *rating* e intrattiene un dialogo regolare con gli istituti di credito, monitorando eventuali modifiche alle metodologie utilizzate che potrebbero generare un impatto sul *credit score* attribuito alla Società.

La strategia adottata dalla Società per la gestione del rischio di liquidità si concentra inoltre sull'ottimizzazione della propria capacità di generare flussi di cassa, e sulla diversificazione delle fonti di finanziamento per la copertura dei propri fabbisogni, sia operativi che finalizzati ad investimenti, nonché sul monitoraggio continuo dei flussi di cassa previsti per far fronte alla scadenza agli impegni assunti.

La tabella seguente fornisce un dettaglio delle scadenze residue delle passività sulla base dei flussi di cassa non attualizzati. Per le passività finanziarie per i beni in leasing i flussi sono determinati sulla base dei canoni contrattuali e nel caso in cui questi ultimi siano soggetti ad indicizzazione il valore non attualizzato degli stessi è stimato applicando, per le successive scadenze, l'ultimo tasso variabile applicato nel 2023.

		Flussi contrattuali				
Migliaia di euro	Valore di bilancio	Inferiori a 1 anno	Da 1 anno a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	TOTALE
Al 31 dicembre 2023						
Prestiti obbligazionari	31.779	32.253	–	–	–	**32.253**
Finanziamenti a medio/ lungo termine	26.141	3.349	4.157	19.975	4.405	**31.886**
Finanziamenti a breve	27.018	27.018	–	–	–	**27.018**
Passività per beni in leasing	5.564	1.676	1.654	2.872	–	**6.202**
Passività commerciali	50.846	49.604	994	248	–	**50.846**
Al 31 dicembre 2022						
Prestiti obbligazionari	63.482	32.838	32.253	–	–	**65.091**
Passività per beni in leasing	1.391	1.629	846	–	–	**2.475**
Passività commerciali	59.595	58.039	872	684	–	**59.595**

TPER ritiene di avere la capacità di soddisfare le proprie obbligazioni di pagamento mediante la generazione di flussi di cassa da attività operativa e, in subordine, mediante utilizzo delle giacenze di cassa e/o degli strumenti finanziari in portafoglio, liquidabili.

Rischio di default e mancato rispetto dei covenants

La Società è esposta al rischio associato al mancato rispetto di una soglia minima definita contrattualmente in alcuni covenant finanziari che potrebbero esporla al rischio di rimborso anticipato di taluni finanziamenti a medio lungo termine e del prestito obbligazionario.
I contratti di finanziamento, così come il prestito obbligazionario, in linea con la prassi internazionale per operazioni analoghe, prevedono in generale il diritto del finanziatore/ dell'obbligazionista di chiedere il rimborso del proprio credito risolvendo anticipatamente il rapporto con il debitore in tutti i casi in cui quest'ultimo sia dichiarato insolvente e/o sia oggetto di procedure concorsuali, oppure abbia avviato una procedura di liquidazione o un'altra procedura con simili effetti.

Nello specifico, taluni finanziamenti in essere, incluso il prestito obbligazionario, prevedono l'obbligo di rispettare, per tutta la durata del debito:
- il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e Patrimonio netto consolidato non superiore a 1
- il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e EBITDA consolidato non superiore a 3,5.

Il mancato rispetto delle clausole sopra descritte costituisce una violazione degli obblighi contrattuali e la Società potrebbe essere chiamata al pagamento del debito residuo.

I suddetti covenant e i relativi calcoli vengono monitorati periodicamente anche avvalendosi di dati prospettici e nel caso di esposizione di rimborsi anticipati viene installato un colloquio con i finanziatori volto a porre rimedio. Si evidenzia che al 31 dicembre 2023 non vi sono indicazioni che possano far presumere che i suddetti covenant non siano stati ottemperati.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare in generale una duplice manifestazione:

- rischio di cash flow: è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati a un tasso di interesse di mercato
- rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato.

L'approccio alla gestione del rischio di tasso d'interesse della Società, tenuto conto della struttura degli asset e della stabilità dei flussi di cassa, è volto a minimizzare i costi di funding e a stabilizzare i flussi finanziari in modo tale da garantire i margini e la certezza dei flussi di cassa derivanti dalla gestione caratteristica. L'approccio alla gestione del rischio di tasso di interesse è pertanto prudente e prevede l'analisi e il controllo della posizione effettuati periodicamente sulla base di specifiche esigenze.

Al 31 dicembre 2023 l'esposizione della Società è interamente regolata a tassi variabili al netto del prestito obbligazionario, regolato a tasso fisso. La tabella che segue riporta i flussi finanziari contrattuali attesi in relazione alla tipologia di tasso di interesse applicato.

Migliaia di euro	31/12/2023	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso fisso	31.779	32.253	32.253	-	-	-
Tasso variabile	53.159	58.904	30.367	4.157	19.975	4.405
TOTALE	**84.938**	**91.157**	**62.620**	**4.157**	**19.975**	**4.405**

Migliaia di euro	31/12/2023	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso fisso	63.482	65.091	32.838	32.253	-	-
TOTALE	**63.482**	**65.091**	**32.838**	**32.253**	**-**	**-**

Rischio prezzo commodity

TPER è esposta al rischio prezzo delle commodity energetiche ossia energia elettrica e prodotti petroliferi, dal momento che gli approvvigionamenti risentono delle oscillazioni dei prezzi di dette commodity.

Nel corso del 2023, come noto, si è assistito ad una riduzione dei costi dei carburanti e dell'energia elettrica che ha fatto seguito ai forti aumenti registrati nel 2022, ulteriormente acuitisi a seguito dell'inasprimento delle tensioni geopolitiche.

In tale contesto TPER ha costantemente tenuto monitorata la situazione, verificando i potenziali impatti sulla pianificazione ed impegnandosi in ogni caso a mantenere gli impegni in termini di investimenti e di attenzione alla qualità dei servizi erogati.

Allo stato attuale la Società sta analizzando gli effetti del perdurare della volatilità dei prezzi delle commodity al fine di implementare eventuali opportune strategie di copertura, ovvero effettuare manovre che consentano il mantenimento di condizioni di equilibrio nelle attività di erogazione dei propri servizi, compreso degli eventuali contratti che le regolano.

Al fine di diversificare il rischio in oggetto, inoltre, da tempo la Società ha intrapreso un percorso di energy mix, che le consente di utilizzare differenti fonti di alimentazione per operare i propri servizi. Tale diversificazione riduce sensibilmente l'esposizione della Società alla variazione prezzi di una singola commodity.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali e/o finanziarie.
Le controparti di TPER sono principalmente rappresentate:

- da società appartenenti al Gruppo
- dal Comune di Bologna, dal Comune di Ferrara, dalla Regione Emilia–Romagna e dalle loro società partecipate
- da controparti finanziarie in relazione ai depositi presso banche e agli apporti di capitale anche in forma di finanziamento concessi a società partecipate.

Per quel che concerne gli utenti dei servizi di TPL, TPER opera fornendo servizi pubblici ed i ricavi derivanti dalle tariffe applicate vengono essenzialmente incassati con l'erogazione del servizio.

Il rischio di credito sulla liquidità e sugli strumenti finanziari in portafoglio è limitato in quanto TPER opera solo con controparti con elevato rating creditizio.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore di eventuali garanzie. A fronte dei crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito, al lordo delle svalutazioni operate, dalla Società al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

	Scaduti						
Migliaia di euro	**Crediti 31/12/2023**	**non scaduti**	**0-30**	**31-60**	**61-90**	**91-180**	**oltre 180**
Attività commerciali	59.441	46.234	2.514	722	2.102	1.675	6.195
Attività finanziarie	51.573	50.824	-	-	-	-	749
Altre attività	20.798	16.296	-	-	-	1	4.501
fondo svalutazione crediti	(11.667)	(3.027)	(106)	(148)	(111)	(309)	(7.966)
TOTALE	**120.145**	**110.326**	**2.408**	**574**	**1.991**	**1.367**	**3.478**

	Scaduti						
Migliaia di euro	**Crediti 31/12/202**	**non scaduti**	**0-30**	**31-60**	**61-90**	**91-180**	**oltre 180**
Attività commerciali	58.004	46.012	(131)	3.100	323	297	8.403
Attività finanziarie	45.336	45.336	-	-	-	-	-
Altre attività	26.125	21.505	-	-	-	-	4.620
Fondo svalutazione crediti	(12.043)	(3.762)	(28)	(276)	(26)	(113)	(7.838)
TOTALE	**117.422**	**109.090**	**(159)**	**2.824**	**297**	**184**	**5.185**

Informazioni integrative sugli strumenti finanziari

Di seguito si riporta il dettaglio delle attività e passività finanziarie richiesto dall'IFRS 7 suddivise nelle categorie definite dall'IFRS 9.

			Costo ammortizzato		Fair Value		Totale	
Migliaia di euro	Note	Livello di Fair Value	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
Attività non correnti								
Partecipazioni	4	3	48.200	51.677	5.749	5.752	53.949	57.429
Attività finanziarie	5		38.283	35.296			38.283	35.296
Attività correnti								
Crediti commerciali	6		54.525	52.540			54.525	52.540
Attività finanziarie	5		11.284	8.179			11.284	8.179
Attività per imposte sul reddito correnti	8		610	1.990			610	1.990
Altre attività	9		16.054	21.424			16.054	21.424
Passività non correnti								
Prestiti obbligazionari	14		-	31.429			-	31.429
Finanziamenti a medio/ lungo termine	14		24.210	-			24.210	-
Altre passività finanziarie	14		366	1.253			366	1.253
Passività commerciali	11		1.242	1.556			1.242	1.556
Passività per beni in leasing a lungo termine	3		4.148	837			4.148	837
Altre passività	15		17.848	23.469			17.848	23.469
Passività correnti								
Prestiti obbligazionari	14		31.779	32.053			31.779	32.053
Passività commerciali	11		49.604	58.039			49.604	58.039
Finanziamenti a medio/ lungo termine	14		1.931	-			1.931	-

			Costo ammortizzato		Fair Value		Totale	
Migliaia di euro	Note	Livello di Fair Value	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
Finanziamenti a breve	14		27.018	–			27.018	–
Passività per beni in leasing – quota breve	3		1.414	1.593			1.414	1.593
Passività per imposte sul reddito correnti	8		812	–			812	–
Altre passività	15		55.850	49.582			55.850	49.582

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* delle attività e passività finanziarie è determinato in coerenza con l'IFRS 13 il quale richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli, che rifletta le caratteristiche degli input utilizzati nella sua determinazione:

- **livello 1**: valutazioni effettuate sulla base di prezzi quotati su mercati attivi per attività e passività finanziarie identiche a quelle oggetto di valutazione
- **livello 2**: valutazioni effettuate sulla base di input, differenti dai prezzi quotati di cui al livello 1, che per l'attività o passività finanziaria sono osservabili sia direttamente (prezzi) o indirettamente obbligate (derivati di prezzi)
- **livello 3**: valutazioni che prendono a riferimento parametri non osservabili sul mercato.

Avendo come riferimento la suddetta classificazione, sono state poste in essere procedure valutative del *fair value* delle attività e delle passività in essere alla data del 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 con riferimento a parametri osservabili di mercato e, in particolare:

- il *fair value* di attività e passività finanziarie con condizioni e termini standard, quotati in un mercato attivo, misurato con riferimento ai prezzi pubblicati nel mercato stesso da primari contributori di mercato
- il *fair value* delle altre attività e passività finanziarie è misurato, ove ne sussistano le condizioni, mediante l'applicazione della metodologia dei flussi di cassa attualizzati, utilizzando quali grandezze di riferimento i prezzi rilevati per transazioni di mercato recenti da primari contributori di mercato per strumenti simili.

La tabella seguente espone le attività e le passività finanziarie valutate al *fair value*.

	Fair value alla data di bilancio			
Migliaia di euro	31/12/2023	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni	5.749	–	–	5.749

In coerenza con quanto disposto dal principio IFRS 13 viene riportato il *fair value* delle passività finanziarie al 31 dicembre 2023.

	31/12/2023	31/12/2023
Migliaia di euro	**Valore di bilancio**	**Fair Value**
Prestiti obbligazionari	31.779	31.217
Passività per beni in leasing	5.562	5.578
Finanziamenti a medio/lungo termine	26.141	26.557
Finanziamenti a breve	27.018	27.018
Altre passività finanziarie	366	366

Non sono avvenuti nel corso dell'esercizio trasferimenti fra i diversi livelli della gerarchia di *fair value.*

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine ove non disponibili quotazioni di mercato, il *fair value* è stato determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il proprio rischio credito.

GARANZIE

Al 31 dicembre 2023 risultano in essere garanzie rilasciate dalla Società e rischi assunti in relazione ai beni di terzi presso l'azienda, tra i quali si segnalano per rilevanza:

DESCRIZIONE	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
GARANZIE CONCESSE A TERZI			
Fideiussioni concesse	12.371	11.541	830
RISCHI			
Beni di SRM in affitto d'azienda	29.032	26.277	2.755
Beni di SRM presso l'azienda	19	19	-
TOTALE	**41.422**	**37.837**	**3.585**

Le fideiussioni concesse a terzi si riferiscono principalmente a garanzie prestate da TPER, per conto di Tpb S.c.r.l. e Tpf S.c.r.l., alle rispettive agenzie della mobilità a fronte degli obblighi assunti in forza dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale dei bacini di Bologna e Ferrara.

La voce "Beni di SRM in affitto d'azienda" corrisponde al valore netto contabile delle attività incluse nel perimetro del ramo d'azienda detenuto in forza di contratto d'affitto e di proprietà dell'agenzia della mobilità SRM utilizzato nell'ambito del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino bolognese.

Oltre alle garanzie sopra sintetizzate, si segnala che la Società a garanzia delle obbligazioni di pagamento derivanti dai finanziamenti contratti ha costituito un set di garanzie (c.d. "Security Package") che si sostanzia nella cessione dei crediti maturandi su talune linee di contribuzione degli investimenti oltre che sull'eventuale valore di subentro che un eventuale gestore terzo dovrebbe pagare alla Società in caso di cessazione di uno e entrambi i contratti di servizio.

ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO EX ART. 2497 E SS.

TPER definisce autonomamente i propri indirizzi strategici ed è dotata di piena autonomia organizzativa, gestionale e negoziale, non essendo soggetta ad alcuna attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 e ss. c.c.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dalla Società con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dallo IAS 24.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti con le parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e agli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni con parti indipendenti. Nel corso del 2023 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
SOCIETÀ CONTROLLATE					
Omnibus S.c.r.l.	2022	3.508	9.970	3.216	5.343
	2023	815	9.892	293	2.327
TPF S.c.r.l.	2022	19.686	589	2.386	160
	2023	18.877	568	4.133	149
TPB S.c.r.l.	2022	75.327	70	18.854	55
	2023	77.900	75	15.285	75
MA.FER S.r.l.	2022	2.970	7	5.770	54
	2023	3.113	272	6.962	118

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
DINAZZANO PO S.p.A.	2022	1.890	6	590	63
	2023	2.249	6	1.169	6
HERM S.r.l.	2022	3	11	–	11
	2023	–	3	–	–
SST S.r.l.	2022	467	2.611	282	541
	2023	489	2.511	336	652
TPH2 S.c.r.l.	2022				
	2023	9	27	411	116
TOTALE CONTROLLATE	2022	103.851	13.264	31.097	6.227
	2023	103.453	13.354	28.589	3.443
SOCIETÀ COLLEGATE					
SETA S.p.A.	2022	730	353	839	774
	2023	1.131	492	635	441
CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI	2022	142	2	150	109
	2023	–	–	–	–
TRENITALIA TPER S.c.r.l.	2022	22.199	0	6.971	4.764
	2023	23.107	–	2.452	3.888
MARCONI EXPRESS S.p.A.	2022	6.008	154	14.534	785
	2023	6.280	–	14.035	1.010

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
TOTALE COLLEGATE	2022	29.079	509	22.495	6.431
	2023	30.518	492	17.122	5.339
ENTI PROPRIETARI					
Regione Emilia-Romagna	2022	371	–	1.539	1.719
	2023	354	–	1.077	1.670
Comune di Bologna	2022	932	992	3.237	761
	2023	956	1.108	6.276	762
Città metropolitana di Bologna	2022	50	–	50	471
	2023	52	1	57	471
Azienda Consorziale Trasporti ACT Reggio Emilia	2022	–	–	–	296
	2023	–	–	–	220
Provincia di Ferrara	2022	–	–	–	25
	2023	–	–	–	–
Comune di Ferrara	2022	40	–	25	16
	2023	46	0	3.668	–
Provincia di Parma	2022	–	–	–	1
	2023	–	–	–	–
Ravenna Holding	2022	–	–	–	1
	2023	–	–	–	–
TOTALE ENTI PROPRIETARI	**2022**	**1.393**	**992**	**4.850**	**3.290**
	2023	**1.408**	**1.109**	**11.078**	**3.122**
TOTALE	**2022**	**134.323**	**14.764**	**58.442**	**15.949**
	2023	**135.379**	**14.955**	**56.788**	**11.904**

Non sono state fornite, né sono state ricevute garanzie per i crediti e debiti contratti con parti correlate.

COMPENSI AD AMMINISTRATORI, SINDACI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti i compensi agli amministratori, ai sindaci e alla società di revisione di TPER S.p.A.

Migliaia di euro	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Compenso agli Amministratori	160	142	18
Compenso ai Sindaci	92	92	– 0
Compenso alla società di revisione	45	45	–
TOTALE	**297**	**279**	**18**

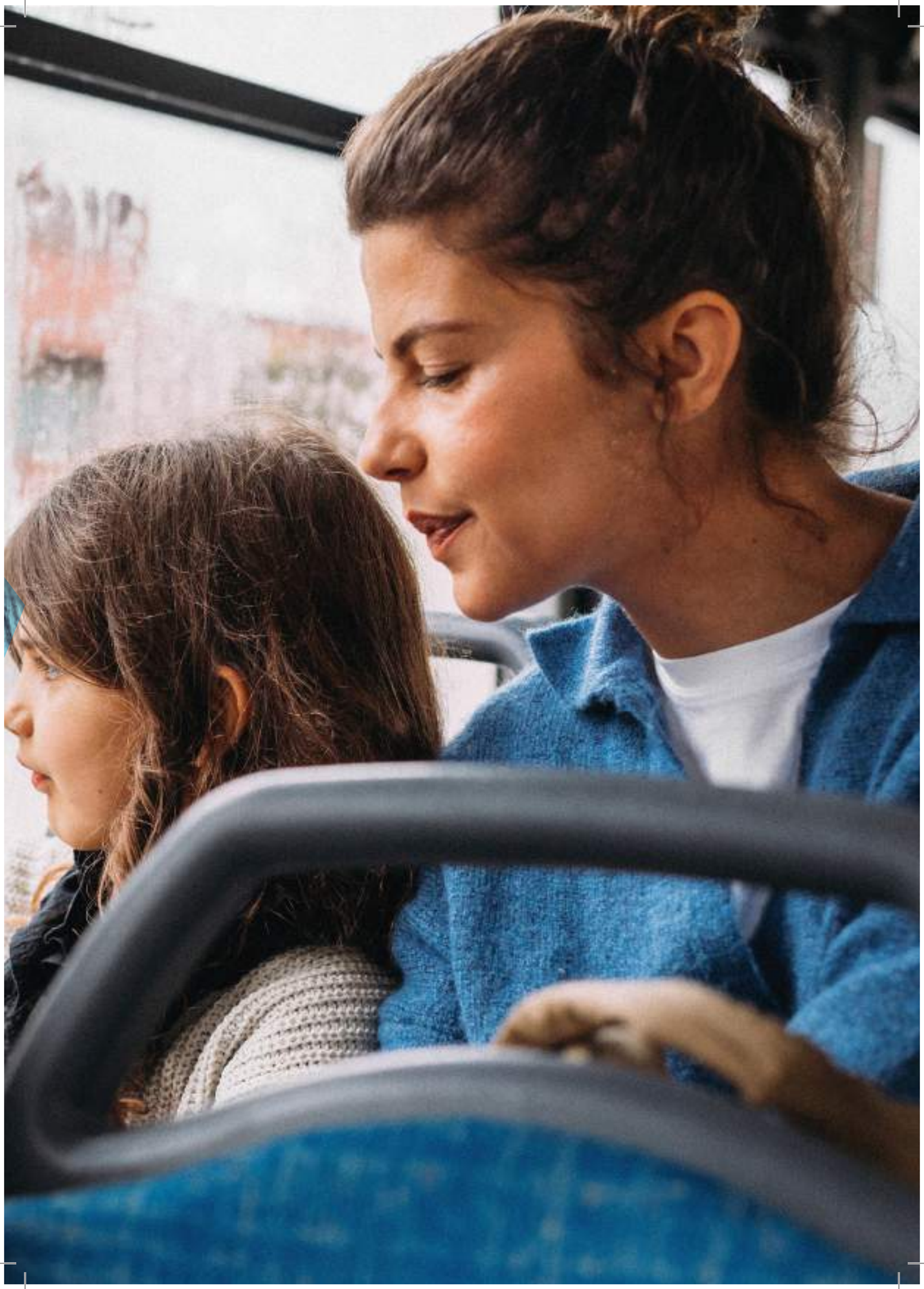
SOVVENZIONI, CONTRIBUTI, INCARICHI RETRIBUITI E VANTAGGI ECONOMICI L. 124/2017

Ai sensi dell'art. 1, comma 125, della L. 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che nel corso del 2022 sono state ricevute, anche per il tramite di consorzi, le seguenti sovvenzioni/contributi, da pubbliche amministrazioni:

Ente erogante	Causale	Importo incassato
		Euro
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di autobus – fondi POR–FESR 201/2020 azione 4.6.2	388.741
Ministero Infrastrutture e Trasporti	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV – Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro – San Lazzaro (BO) – L. 211/92	709.893
Comune di San Lazzaro	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV – Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro – San Lazzaro (BO)	34.214
SRM Bologna	Acconto 20% Contributo per l'acquisto di bus – fondi MATTM bacino di Bologna	210.652
Comune di Bologna	Saldo contributo per l'acquisto di autobus – risorse REACT EU (convenzione prot. 6697/2022)	16.185.143
Comune di Ferrara	Acconto 10% contributo per l'acquisto di autobus risorse PNRR	550.000
Comune di Ferrara	Acconto 10% contributo per la realizzazione di infrastrutture TPL risorse PNRR	154.578
SRM Bologna	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS RER Bacino di Bologna	2.388.971

Ente erogante	Causale	Importo incassato
		Euro
SRM Bologna	Acconto 20% contributo per realizzazione infrastrutture TPL – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS RER Bacino di Bologna	536.000
SRM Bologna	Acconto 14% contributo per l'acquisto di autobus – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS 100K Bacino di Bologna	589.157
SRM Bologna	Acconto 14% contributo per realizzazione infrastrutture TPL – risorse 1 quinquennio 2019–2023 PSNMS 100K Bacino di Bologna	83.965
SRM Bologna	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse PNRR – D. M. 315/2021	1.815.270
AMI Ferrara	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse PNRR – D. M. 315/2021	474.110
Comune di Bologna	Contributo per l'attività di Car Sharing	277.294
AMI Ferrara	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L. 47/04, L. 58/05, L. 296/06	2.295.625
SRM Bologna	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L. 47/04, L. 58/05, L. 296/06	8.213.001
Agenzia Entrate	Credito di imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (D. L. 21/2022 e successive proroghe)	4.325.624
Agenzia Entrate	Credito di imposta per investimenti in beni strumentali art. 1 c. 1054–1058 L. 178/2020	1.426.931
Agenzia delle Dogane	Accise sul gasolio autotrazione	567.777
Agenzie della mobilità	Ristori carburanti ex D. L. 115/2022 art. 9	1.878.165
Agenzia Entrate	Art–Bonus (D. L. 83/2014)	64.350
Totale incassato nel 2023		**43.169.461**

4. RELAZIONI AL BILANCIO 2023



Relazione del Collegio Sindacale

TPER S.p.A.
Sede in Bologna – via di Saliceto n. 3
Capitale sociale € 65.492.702,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese e Codice Fiscale 03182161202

* * * * *

Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio chiuso al 31 Dicembre 2023 redatta ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del C.C.

* * * * *

Signori Azionisti,

Il Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 2429, comma 2 C.C. è chiamato a riferire all'Assemblea degli Azionisti di TPER S.p.A. (*TPER* o la *Società*), convocata per l'approvazione del Bilancio, sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'esercizio nell'adempimento dei propri doveri previsti dalla normativa e non tutte richiamate specificatamente altrove. Il Collegio Sindacale, in carica, in data 15 dicembre 2023 ha proceduto a redigere la presente relazione anche alla luce delle disposizioni Consob in materia di controlli societari.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 ha svolto le funzioni di vigilanza previste dagli artt. 2403 C.C. e seguenti nell'osservanza della legge e dello statuto, nel rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa del sistema di informativa finanziaria, del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, del sistema amministrativo-contabile della Società e sull'idoneità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, sull'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle società Controllate e sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario nonché in ottemperanza a quanto previsto dal Decreto Legislativo 39 del 27 Gen. 27 gennaio 2010 n. 39 la revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati è esercitata da una società di revisione e indipendente della Società di revisione legale dei conti.

Lo svolgimento delle attività di vigilanza è stato ispirato alle norme di comportamento del Collegio Sindacale di società quotate, come da ultimo modificate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

TPER ha redatto il Bilancio in forma integrata che accoglie il Bilancio di Sostenibilità ed il Bilancio di Sostenibilità in particolare, il Bilancio Integrato, secondo il Piano di Gruppo e Gruppo al 31.12.2023 di TPER S.p.A. e Bilancio Consolidato d'esercizio chiuso al 31.12.2023 del Gruppo TPER, e la Relazione sulla gestione comprensiva della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D. Lgs. n. 254/2016 e dal GRI Standards.

La presente relazione è stata approvata dal collegio sindacale in data 15 aprile 2024 presso la sede della società ed è stata predisposta in data dell'Assemblea per l'approvazione del bilancio di esercizio 2023 unitamente agli altri allegati obbligatori che la supportano e alla Relazione sulla gestione come sopra declinata. L'organo di amministrazione ha messo a disposizione il suddetto documento approvato in data 27 maggio 2024 ed afferente al bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, nel rispetto dei termini di cui all'art. 2429 del C.C.

La presente relazione è stata redatta tenendo conto delle norme, delle circolari e delle istruzioni emanate dalla Consob in materia di controlli societari e dei documenti emessi dall'Associazione dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Ad altro organo di controllo, diverso dal collegio sindacale, la cui nomina è stata deliberata dall'Assemblea dei Soci della Società TPER, sono attribuite le funzioni dell'Organismo di vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/2001.

Premessa Generale

TPER è uno dei principali Gruppi della mobilità sostenibile in Italia ed è la società affidataria del Bacino Romagna nel settore del Trasporto Pubblico Locale, svolgendo la propria attività prevalentemente nei bacini di Bologna e Ferrara tramite il ramo di azienda e il ramo d'azienda. La società svolge servizi di trasporto passeggeri su gomma e rotaia, in particolare con l'erogazione di servizi di TPL nella Città Metropolitana di Bologna e nella Provincia di Ferrara, nonché di servizi connessi di vario tipo.

Il ruolo e la missione pubblica non di secondo rilievo ricoperta da TPER S.p.A. ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 175/2016 e, pertanto, la relativa fattispecie di applicazione di tale Decreto, nonché precedentemente, dall'articolo 18 bis della Legge Regionale Emilia-Romagna del 30 luglio 2015 n. 10.

Relativamente alla natura e qualificazione giuridica di TPER S.p.A. si evidenzia che non si ravvisano gli indicatori di un controllo pubblico (tramite l'esercizio di poteri della normativa di cui al D.Lgs. 175/2016 citato e del Codice Civile) in quanto:

In particolare, l'Assemblea dei Soci non dispone di controlli analoghi previsti dall'art. 2 lett. b) del D.Lgs. 175/2016 e dall'art. 2359 del Codice Civile e non sussistono altresì poteri pubblici nomina statutaria o patti parasociali che prevedono l'esercizio congiunto degli stessi Soci, per la definizione di indirizzi strategici della società. Non sussiste un coordinamento formale e sostanziale tra le politiche amministrative perseguite.

Il Bilancio di esercizio è stato redatto in conformità alle disposizioni di legge vigenti ed ai principi contabili internazionali IAS/IFRS emanati dallo IASB ed adottati dall'Unione Europea, nonché alle relative interpretazioni dell'IFRIC. Alcuni dati e informazioni richiesti dal regolamento di legge, oltre alla normativa nazionale, derivano da quanto previsto dal D.Lgs. 38/2005, per effetto dell'obbligo imposto dalla quotazione ottenuta e conseguente elenco annuale del 2017, con particolare riferimento al Testo Unico della Finanza (TUF) e ai principi di Enti di Interesse Pubblico (precisamente EIP come definiti dall'art. 16 del D.Lgs 39/2010).

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato:

- dall'iscrizione di un avviamento per la differenza positiva tra il valore della quota di partecipazione detenuta in Tper Bus Service S.r.l. (società costituita a seguito dell'operazione di conferimento del ramo d'azienda relativo al bacino di Bologna mediante il quale TPER S.p.A. ha dato esecuzione alla delibera del Consiglio Comunale di Bologna del 30 gennaio 2023 P.G. n. 20.000/2023 e successivamente approvata dall'Assemblea dei Soci del 31 gennaio 2023) e il valore di una quota del patrimonio netto contabile della stessa società, in applicazione del metodo di valutazione con il quale è stato determinato il valore di conferimento. La rilevazione ha comportato nel 2023 un effetto economico pari a 3,5 milioni di euro iscritto tra i ricavi di TPER. Una valutazione che deriva dalla convenienza dell'Azienda a ricevere un'azienda in funzione dei profitti che può produrre;
- dalla rilevazione contabile degli investimenti in beni propri e in infrastrutture non di proprietà e conseguente rilascio di nuove linee di finanziamento contratte nel corso dell'esercizio;
- dalla gestione diretta della rete ferroviaria in concessione da RFI S.p.A. e non più affidata a Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.;
- dal subentro della Società nel ramo del personale addetto all'esercizio ferroviario nel bacino di Bologna e nel relativo contratto di lavoro collettivo (previo accordo sindacale del 20 dicembre 2022 di trasferimento);
- dalla sottoscrizione della partecipazione detenuta in Dinazzano PO per 5,1 milioni di euro tra il corrispettivo;
- dalla costituzione della società TPER Next S.r.l., di cui TPER detiene il 51%, operativa nella realizzazione di progetti nel campo della gestione e commercializzazione di tecnologie innovative in ambito di impianti e soluzioni per la produzione e l'alimentazione di idrogeno, alla nascita di Inrete;

Nel corso del primo mese del 2024 il Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna, riconoscendo la sussistenza dei presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore che comprenda anche la gestione delle linee ferroviarie in corso di

realizzati nel [illegible] la durata del triennale contratto di servizio tra il Comune di Bologna e l'azienda di trasporto pubblico locale di area vasta bolognese, relativamente al periodo delle linee urbane Bologna e Navile, Corto Navili e del servizio notturno San Donato e relativi servizi di collegamento fino alla data del 30 febbraio 2023, previa preventiva [illegible] da parte del Comune di un piano economico finanziario asseverato da un Piano industriale [illegible] che garantisca l'impegno a perseguire un miglioramento in termini di efficienza del servizio [illegible] [illegible] delle emissioni e [illegible]
Anche il contratto di servizio di Ferrara è stato prorogato al 31/12/2026

Verifica dei requisiti di indipendenza del Collegio sindacale
In data 12 settembre 2023, il Collegio Sindacale ha svolto, con esito positivo, la propria autovalutazione annuale circa il possesso da parte di tutti i componenti dei requisiti di indipendenza ed incompatibilità e in coerenza con le indicazioni fornite dalla Norma 3.C.1 Norme di comportamento del Collegio Sindacale. Le norme stesse emanate nel dicembre 2020 dal CNDCEC.

Le Riunioni del Collegio Sindacale
Nel periodo compreso tra l'inizio dell'esercizio 2023 e il 31.12.2023, il Collegio Sindacale ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e il Collegio stesso si è riunito periodicamente almeno ogni 90 giorni per l'espletamento delle proprie [illegible] attività di controllo acquisendo le informazioni necessarie dalle funzioni aziendali di riferimento. Dalle informazioni ricevute durante [illegible] periodici programmati con il management della società [illegible] non [illegible] e rilevato [illegible] dei [illegible] periodi [illegible] dell'esercizio [illegible]
Durante [illegible], il Collegio [illegible] nel periodo di vigenza del proprio mandato, non [illegible] rilevato [illegible] di legge e dello statuto sociale [illegible] operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
Il Collegio [illegible] sindacali, partecipato [illegible] Collegio sindacale della Revisione legale PricewaterhouseCoopers S.p.A. con l'Organismo di vigilanza nonché con l'Internal Auditor delle quali non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.
Durante [illegible] acquisito i bilanci delle società controllate per la predisposizione [illegible] [illegible] [illegible]

Osservazioni sulla corretta, osservanza dei principi e rapporti sugli eventuali rilievi
Dalle [illegible] della [illegible] il Collegio Sindacale dichiara di essere [illegible] [illegible] per quanto concerne:
i) la tipologia delle attività svolte,
ii) la sua struttura aziendale [illegible]
[illegible] tenendo anche conto della dimensione e della particolarità dell'azienda, viene [illegible] che la [illegible] "partecipazione" dell'attività di vigilanza [illegible] [illegible] [illegible]

operazione ed efficace nesso finanziario, tra, quindi, non volo del cuore è vista ricevibile al trattamento IFRS.

- le riserve relative della differenza negativa di TPER a titolo provvisorio al 31 dicembre 2021 sono nell'esercizio 2022 a 3.0[illegible] 430 dell'esercizio 2023.

È inoltre possibile rilevare come l'importo della riserva da differenza negativa di consolidamento sia stato rettificato rispetto a quanto riportato nel bilancio consolidato 2022 con l'esercizio precedente e di conseguenza il valore riportato nello stato patrimoniale attivo [illegible] per poter riflettere la contabilizzazione definitiva dei valori e dei relativi effetti dell'esercizio precedente.

La presente relazione riguarda quindi l'attività svolta dal Collegio Sindacale nell'esercizio 2023, ai sensi dell'articolo 2429, comma 2, del Codice Civile, e più precisamente:

- sull'attività svolta nell'adempimento dei doveri previsti dalla legge;
- sui risultati dell'esercizio sociale;
- sulle osservazioni e le proposte in ordine al bilancio con particolare riferimento all'eventuale utilizzo da parte dell'Organo di Amministrazione della deroga di cui all'articolo 2423, comma 5, del Codice Civile ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 38/2005;
- sul rilascio nuovamente di deroga ai sensi dell'art. 2423 del Codice Civile.

Rilevanza dei significativi dell'esercizio

Con riguardo ai fatti significativi avvenuti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, si rinvia quanto sopra indicato in merito alla Relazione degli amministratori e alle attività e risparmi del Bilancio che, per quanto a conoscenza del Collegio Sindacale, possono ritenersi complete e tutti gli impatti rilevanti che hanno riguardato la Società e il Gruppo nel corso dell'esercizio.

Il contesto nazionale ha continuamente monitorato l'evoluzione del decreto governativo e regionale più diverse parti in materia sanitaria e ospedaliera, nonché anche sotto il profilo per danni Covid-19 subiti nel 2021 e previsti dal [illegible] 2023 delle norme del Governo disponibili ancora in vigore nel corso del [illegible] Hanno di Decreto [illegible] che ha disposto la proroga delle [illegible] di cessione e remunerazioni per perdite durante e della cosiddetta Manovra Express. Per la cosiddetta [illegible] ripresa un nuovo miglioramento rispetto alle perdite registrate nel 2022 e tale alla significativa ripresa del traffico dovuta soprattutto alla [illegible] un determinato di nuovi della Società.

Assetto attuale organizzativo di TPER

[illegible] ha avviato fin dal 2021 un percorso di [illegible] per rivedere l'evoluzione del business e rilevare al contempo [illegible] che [illegible] sviluppare tutte le nuove opportunità che possono far cogliere la svolta alla luce dei nuovi driver e [illegible] del [illegible] e dei nuovi scenari tecnologici. Digital Transformation, [illegible] che la [illegible] sviluppare tutte le investimenti.

In tale prospettiva [illegible] [illegible] [illegible], anche in ottica di Gruppo, la società ha investito nel 2023 figure di [illegible] [illegible] per [illegible] a supporto delle [illegible] figure di [illegible] di rafforzamento e sviluppo delle competenze [illegible] per far fronte [illegible] [illegible] [illegible].

Operazioni infragruppo e con parti correlate

[illegible]

Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

[illegible]

Attività di Vigilanza

[illegible]

[illegible]

- [illegible]
- non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. [illegible] del D.Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14;
- non abbiamo ricevuto [illegible] da parte dei creditori pubblici ovvero per gli effetti di cui all'art. 25-novies del D.Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14;
- abbiamo preso atto che, nel corso di [illegible] la società ha provveduto alla nomina del Data Protection Officer (DPO), come previsto dal Regolamento Europeo n. 2016/679 in materia di privacy;
- [illegible] professionisti esterni incaricati dall'assemblea [illegible] Price Waterhouse e già [illegible] per [illegible] [illegible] quale relazione ai [illegible] operazioni straordinarie e non ricorrenti [illegible] hanno influenza sui risultati del bilancio;

  [illegible] si è [illegible] nominato per [illegible] dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. [illegible] c.c.;

  [illegible] perdite [illegible] ex art. [illegible] c.c.;
- [illegible] ai sensi dell'art. [illegible], c.c.;
- nel corso dell'esercizio al Collegio, come nella precedente [illegible] il numero di esposti o [illegible] annuale, è stato inviato la relazione di cui sopra ai sensi dell'art. [illegible] del D.Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

Il Collegio Sindacale, nelle more di svolgere per il controllo interno e la previsione contenuta nel comma 2 dell'art. 15 del D.Lgs. 39/2010 per effetto della qualifica di Ente di Interesse Pubblico – E.I.P., evidenzia quanto segue:

- [illegible] l'Organo Amministrativo della Società dell'esito della verifica [illegible], trasmettendo allo stesso le Relazioni aggiornate unitamente a quanto raccolto in occasione di [illegible] per il controllo interno e la revisione contabile di cui [illegible] del Regolamento europeo n. 537/2014 predisposta dalla società di revisione, [illegible] da eventuali inosservanze, e necessarie al processo di informativa finanziaria e proponendo [illegible] raccomandazioni e le procedure che ritiene [illegible];
- [illegible] l'efficacia del sistema di controllo interno della qualità e gestione del rischio dell'impresa e [illegible] applicabile, della revisione interna, per quanto attiene l'informativa finanziaria dell'ente sottoposto a revisione, [illegible];
- [illegible] il bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato, anche tenendo conto di eventuali risultati e conclusioni del controllo [illegible] ai sensi dell'art. 26 paragrafo 6 del Regolamento europeo [illegible];
- [illegible] e monitorare l'indipendenza del revisore legale o della società di revisione legale ai sensi degli articoli 10, 10-bis, 10-ter, 10-quater e 17 del D. Lgs. n. 39/2010 e dell'art. 6 del Regolamento Europeo in particolare per quanto concerne l'adeguatezza della prestazione di servizi diversi [illegible] conformemente all'articolo 5 del citato Regolamento;
- [illegible] della procedura volta alla selezione del revisore legale o alla società di revisione legale e raccomandazioni [illegible] revisore legale o la società di revisione [illegible] ai sensi dell'art. 16 del Regolamento europeo.

Dall'opera di vigilanza, svolta a tal fine proposto dal Collegio Sindacale, emergono le seguenti [illegible]
[illegible] ai sensi dell'art. 17 del Regolamento Europeo

Il Collegio Sindacale ha preso visione della relazione ricevuta ai sensi dell'art. 11 del Regolamento Europeo (UE) 537/2014, dalla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. in data 12/06/2024. Il documento illustra adeguatamente le risultanze delle attività di revisione legale dei conti svolte in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e alle disposizioni normative applicabili.

a) Descrizione della tipologia e dell'importo di ogni onorario addebitato per servizi forniti dalla società di revisione legale e dalle entità appartenenti alla sua rete

Il Collegio Sindacale, nell'ambito delle verifiche disposte ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile, ha ottenuto risposte in merito all'osservanza di adeguate norme e procedure a presidio del processo di predisposizione e diffusione delle informazioni finanziarie, attestando l'adeguatezza del processo di formazione dell'informativa finanziaria delle società controllate e consolidate rispetto agli standard richiesti dalla capogruppo TPER.

Abbiamo verificato, in capo alla TPER di adempiere alle proprie obbligazioni previdenziali nei confronti dei propri collaboratori e lavoratori, del CPI e della dipendente di ricevere la liquidazione sotto forma di accantonamento annuo.

Il Collegio ha altresì verificato il rispetto nell'esercizio dei parametri finanziari previsti nel prestito obbligazionario emesso nel 2017 quotato alla Borsa di Dublino e di cui permane il rimborso della tranche finale per un importo di 50 milioni di euro.

b) Informazioni sugli eventuali servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (UE) n. 537/2014 e sui principi applicabili in materia di indipendenza del revisore legale, approvati dalla Consob, ricevuti dalla società di revisione legale e dalle entità appartenenti alla sua rete

Il Collegio Sindacale ha preventivamente autorizzato il Responsabile delle funzioni di controllo interno in particolare con la funzione Internal Audit di TPER per un importo complessivo di 40 mila euro, ritenendo opportuno procedere all'assegnazione di alcuni specifici incarichi a tale ambito, agli approfondimenti e analisi ritenuti, nel tale ottica, anche in tema programmazione e monitoraggio.

Abbiamo ricevuto dalla Società di Revisione, ai sensi dell'art. 11 del regolamento (UE) 537/2014, la Relazione Aggiuntiva destinata al Comitato per il Controllo interno e la Revisione Contabile, nella quale non sono state rilevate carenze significative nel sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria, né sono emerse questioni significative nell'applicazione dei principi contabili. Non sono emerse carenze significative nel sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria, né sono emerse questioni significative nell'applicazione dei principi contabili. Non sono state identificate carenze significative nel sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria, né sono emerse questioni significative nell'applicazione dei principi contabili.

c) Informazioni sugli eventuali incarichi conferiti alla società di revisione e alle entità appartenenti alla sua rete per servizi diversi dalla revisione contabile

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'indipendenza della Società di revisione, ai sensi dell'art. 6 paragrafo 2 lettera a) del Regolamento Europeo 537/2014.

In particolare, la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha confermato in data 10/06/2024 con apposita comunicazione, di aver rispettato i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano, che abbiano compreso le disposizioni in materia di incarichi vietati ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Europeo 537/2014 e degli artt. 10 e 17 del D.Lgs. 39/2010 e degli artt. 9 e 9-bis del D. Lgs. 39/2010 e che non sono state riscontrate situazioni che abbiano compromesso la loro indipendenza ai sensi degli artt. 10 e 17 del D.Lgs. 39/2010 e degli artt. 1

n. 5 del Regolamento Europeo n. 2014. Conformando peraltro l'adempimento di quanto richiesto dall'art. 6 comma 3, lett. b), del Regolamento n. 537/2014.
Il Collegio sindacale in data 13 dell'11 Lgs. n. 39, 2010 e del Regolamento Europeo n. 537/2014 ha espresso parere favorevole all'affidamento dell'incarico a PWC di servizi aggiuntivi non vietati di assurance su pacchetto unico di reporting dei prospetti finanziari consolidati dell'esercizio 2023 unitamente per l'avvenuta dichiarazione di rispetto principi di indipendenza.
Inoltre, dalle informazioni avute dal Collegio Sindacale risulta che nel corso dell'esercizio 2023 non sono stati conferiti incarichi a soggetti appartenenti alla "rete" della PWC.

Da ultimo si ricorda che l'PER, quale holding di FTP ai sensi di legge, anche obbligato, anche in virtù dei propri requisiti dimensionali a redigere la dichiarazione consolidata di sostenibilità (DNF) in ottemperanza alle disposizioni del D. Lgs. 254/16 e, inoltre, in quanto ente di interesse pubblico.
A tal riguardo, come specificato in precedenza gli amministratori hanno redatto la Relazione integrata sulla gestione che comprende la DNF relativa all'esercizio 2023 in ottemperanza agli articoli 3 e 4 del D. Lgs. 254/2016, di attuazione della Direttiva 2014/95/UE di cui pertanto ne costituisce un'apposita sezione, volta ad assicurare la comprensione delle attività del Gruppo TPER, e dell'impatto prodotto dalle stesse, del suo andamento, del suo risultato.
Il Collegio di controllo ha verificato l'avvenuto assolvimento degli obblighi imposti dalla normativa in tema di redazione e pubblicazione della dichiarazione non finanziaria ed ha preso atto dell'esistenza dell'attestazione di conformità rilasciata dalla Società di revisione Ancora Indonesia Comparta S.p.A. in data 10/6/2024 in forza di quanto previsto dall'art. 3 comma 10, del D. Lgs. 254/16.

In conclusione, nonostante quanto sopra evidenziato circa le carenze dell'assetto di vigilanza evidenziate dal codesto Collegio, non sono emersi fatti o elementi significativi, tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è redatto ai sensi degli artt. 3 e 5 del D.lgs n. 38/2005, nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle altre imprese consolidate, nel rispetto dei principi di redazione contenuti nel Codice Civile, costituito dallo stato patrimoniale-finanziario, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, rendiconto finanziario e nota integrativa.

Il bilancio consolidato è stato predisposto secondo gli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB) e omologati dalla Commissione Europea, che comprendono le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le relative interpretazioni della Standing Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore.

Il bilancio consolidato del Gruppo TPER è stato sottoposto a revisione legale dei conti ai sensi di legge da parte della Società di Revisione Ancora Indonesia S.p.A., che ha rilasciato apposita relazione senza rilievi né richiami di informativa in data 10/6/2024.

Le società controllate consolidate con il metodo integrale, sono le seguenti:

RAGIONE SOCIALE	CAPITALE SOC.	INTERESSENZA DEL GRUPPO %
Consorzio Semat	[illegible]	51
TPER Scarl	[illegible]	77
TPER Scarl	[illegible]	88
Mobility Srl	[illegible]	100
Trasporto PGN S.r.l.	[illegible]	65,15
FSL Srl	[illegible]	51
Herm Srl	[illegible]	94,74
TPER Scarl	[illegible]	51

Il Collegio evidenzia che il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2022 per effetto dell'inclusione della controllata TPER Scarl.

La situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023 presenta un utile netto di euro [illegible] migliaia di cui di competenza del Gruppo per euro [illegible] migliaia e di terzi per euro [illegible] migliaia di cui di competenza del Gruppo del precedente esercizio.

Il Collegio, pertanto, ha ritenuto di non pronunciarsi sul bilancio consolidato in quanto le informazioni di cui lo stesso è composto sono state oggetto di verifica da parte degli organi sociali di TPER, nell'ambito dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e controllo.

Relazione sulla gestione integrata

Il Collegio Sindacale ha esaminato i contenuti della Relazione sulla gestione integrata predisposta dal Consiglio di Amministrazione ai sensi di legge e statuto evidenziando che la società ha deciso di redigere la relazione sulla gestione integrata ritenendo che il documento possa rappresentare il proprio modello di business, nella coerenza delle politiche adottate con il bilancio e la rendicontazione delle stesse alle diverse categorie di stakeholder.

Per quanto a nostra conoscenza, nostre gli amministratori nella redazione del bilancio in esame non hanno fatto ricorso alla deroga di cui all'art. 2423 quarto comma del C.C. e dell'art. 3, comma primo, del decreto legislativo n. 136/2015.

Relazione del Collegio Sindacale

Ai sensi dell'art. 2429 del Codice Civile, siamo pertanto a relazione sul presente bilancio per l'esercizio 2023.

Il Collegio ha vigilato:

- sul rispetto dell'organo di vigilanza sulla definizione delle attività della società e del gruppo anche in relazione al perseguimento del servizio economicamente e socialmente sostenibile e sulla promozione del dialogo con gli stakeholder e quelli [illegible] per la società;
- sulla efficacia e corretta attuazione del programma di [illegible] del modello di [illegible] aziendale

Bilancio di esercizio

Il bilancio [illegible] 31 dicembre 2023, redatto nel presupposto della continuità aziendale, è stato predisposto [illegible] degli artt. 2423 e ss. del D. Lgs. n. 39/2010 in ottemperanza agli International Financial Reporting Standards (IFRS), che comprendono le interpretazioni emesse dall'IFRIC.

Sempre [illegible] rappresentazione veritiera e corretta, il giudizio sul bilancio è accompagnato da una richiesta alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. [illegible] che il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stato oggetto dell'esame di ammissibilità e parte integrante del prospetto contabile consolidato semestrale [illegible] conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto e rendiconto finanziario e delle note illustrative che includono i principi contabili e criteri di valutazione adottati per l'impostazione di bilancio.

Inoltre:

- [illegible] di amministrazione ha [illegible] predisposto la relazione sulla gestione [illegible] dell'art. 2428 c.c.;
- la revisione legale [illegible] della società PricewaterhouseCoopers S.p.A. che ha predisposto la propria relazione ex art. 14 D. Lgs. n. 39 gennaio 2010 e ex art. 10 del Regolamento Europeo n. 537/2014 al bilancio d'esercizio che non ha evidenziato rilievi [illegible] significativi, [illegible] giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio [illegible] informativa e pertanto, il giudizio risulterà positivo;
- [illegible] ha predisposto [illegible], ad uso esclusivo del presente organo e per le finalità di cui all'art. 19 del D. Lgs. n. 39/2010 la Relazione aggiuntiva per il comitato per il controllo interno e la revisione contabile di cui all'articolo 11 del Regolamento europeo n. 537/2014;
- [illegible] di valutazione adottati al momento della predisposizione [illegible] per il bilancio d'esercizio [illegible] il bilancio sono [illegible] conformi a quelli utilizzati nell'esercizio precedente ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza 2023 agli IFRS in vigore.

In quanto [illegible] esercizio il progetto di bilancio [illegible] quale vengono fornite [illegible] sopra citate informazioni:

- è stata posta [illegible] rispondenza del progetto di bilancio [illegible] documento che lo compone, alla [illegible] nota alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e [illegible] non si [illegible] osservazioni che debbano [illegible] nella presente relazione;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui è stata [illegible] a seguito dell'espletamento dei doveri tipici del Collegio Sindacale ed a tale [illegible] non sono emerse ulteriori [illegible];
- ai sensi dell'art. 2426, co. 5, n. 6 del C.C. il Collegio attesta che per [illegible] diverse da [illegible] "costi di impianto ampliamento" non [illegible] a costi di sviluppo ed [illegible] e [illegible] "avviamento" [illegible] costi aventi natura pluriennale [illegible] ammortizzazione;
- la Società non ha [illegible] strumenti finanziari derivati [illegible] copertura.

[illegible] dell'Organo di amministrazione di TPER S.p.A. [illegible] bilancio d'esercizio di TPER chiuso al 31 dicembre 2023, come [illegible] dalla [illegible] del bilancio, [illegible] positivo per Euro 3.294.671 [illegible] Euro 1.080.371 del precedente esercizio.

Il Collegio ha ricevuto in data odierna la relazione predisposta dalla Società di revisione sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 ed ha preso atto

- del giudizio sul bilancio [illegible] espresso, [illegible] che [illegible] fornisce una [illegible] della situazione patrimoniale e finanziaria del medesimo esercizio e del risultato per l'esercizio chiuso al 31.12.2023 [illegible] conformità [illegible] e [illegible];
- della [illegible] di richiamo di informativa,
  [illegible] sopra [illegible] della [illegible];
- del giudizio di coerenza e di conformità alle norme di legge della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione, [illegible] bilancio;
- degli altri giudizi richiesti dalla [illegible] vigente [illegible] [illegible] alla [illegible] alle norme regolamentari [illegible] 20.0 e Regolamento UE 537/2014, come descritti.

Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio, conclusioni

Sulla base di quanto sopra esposto e per quanto di nostra [illegible] non abbiamo [illegible] rilievi [illegible] e nulla di particolare da riferire [illegible] all'assemblea [illegible] non rinviamo ulteriori [illegible] alla [illegible] della relazione predisposta dalla Società incaricata della revisione legale e del relativo giudizio sul bilancio, all'approvazione da parte vostra del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 così come è stato redatto e proposto dall'Organo di amministrazione, nonché della proposta formulata dal Vostro Consiglio di amministrazione in destinazione dell'utile dell'esercizio [illegible] Euro 3.294.671, a riserva legale [illegible] 658.934, a riserva straordinaria [illegible] 2.635.737.

Infine, [illegible] conclusione del lavoro svolto ed anche del mandato [illegible], vogliamo [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] chiamata a [illegible] [illegible] un [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

Vie

Relazioni della Società di revisione

pwc

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della
Tper SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Tper SpA (di seguito la "Società") e sue società controllate (di seguito il "Gruppo Tper"), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio consolidato, che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Tper al 31 dicembre 2023 e del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *"Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato"* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Tper SpA in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritto al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132531 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 3 Tel. 035 220640 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25122 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 30181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 273911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albani 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

pwc

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Ristori Covid 19	
Le valutazioni effettuate dalla società in merito alla recuperabilità dei ristori dovuti alla pandemia Covid 19 sono descritte alla Nota 10 "Altre attività correnti" delle Note illustrative al bilancio consolidato.	
Il settore del trasporto pubblico locale è stato fortemente impattato dalla pandemia Covid-19, emergenza che ha determinato una rilevante contrazione del traffico passeggeri, comportando una riduzione dei ricavi e della conseguente marginalità negli esercizi 2020, 2021 ed in parte nel 2022. Lo Stato italiano per far fronte a tale situazione ha stanziato ed impegnato dei fondi al fine di indennizzare le imprese italiane che si occupano di tale servizio pubblico. La Direzione ha effettuato negli anni precedenti una disamina di quanto riportato all'interno delle norme nazionali ed ha contabilizzato i ristori nel presupposto della ragionevole certezza di riceverli, sulla base di quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 20 *"Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance"*. L'importo contabilizzato nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 e non ancora incassato, è pari a Euro 13,6 milioni. Abbiamo identificato un'area di attenzione in questo ambito in considerazione dell'eccezionalità degli impatti dell'emergenza sanitaria sul Gruppo e del fatto che il processo di valutazione della Direzione relativo alla quota di ristori che è stata iscritta negli anni precedenti dal Gruppo, è complesso e basato su talune assunzioni (ripartizione dei ristori determinati su base nazionale e regionale tra le diverse società del trasporto pubblico locale, presenza di sovra o sotto compensazioni e la disponibilità di fondi stanziati dallo Stato italiano).	Abbiamo effettuato la comprensione dell'approccio adottato dalla Direzione nell'identificazione dei principali rischi e delle criticità inerenti alla recuperabilità dei ristori e delle assunzioni poste alla base del processo di valutazione. Abbiamo ottenuto il dettaglio delle stime effettuate dalla Direzione, verificandone la ragionevolezza, con riferimento ai criteri utilizzati per definire la recuperabilità degli ammontari iscritti nella voce "Altre attività correnti", sulla base della normativa vigente e della prassi del settore. Abbiamo ripercorso l'analisi effettuata dalla Direzione, tenendo conto delle prassi di settore, al fine di individuare la presenza di un'eventuale sovra compensazione. Abbiamo svolto procedure di revisione sugli eventi successivi per identificare se vi fossero elementi di novità derivanti da nuove norme che potessero impattare quanto già iscritto nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2023. Abbiamo infine verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa presentata nella nota "Altra attività correnti" inclusa nelle Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2023.

pwc

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Valutazione dei fondi rischi ed oneri	
Valutazione dei fondi rischi e oneri come descritti nella Nota 13 "Fondi per accantonamenti" delle note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2023	
Il valore dei fondi per accantonamenti iscritti nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023 ammonta a circa 43 milioni di Euro e rappresenta circa il 15 per cento del passivo del Gruppo. Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione in applicazione dei requisiti previsti dal principio contabile internazionale *"IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali"* adottato dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione. Le principali analisi svolte dalla Direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni legali o implicite in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.	Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura adottata dal Gruppo ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e della congruità delle passività iscritte nella situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e della valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che il Gruppo per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la Direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio. Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla Direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano il Gruppo nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute. Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso, abbiamo effettuato colloqui con la Direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili tecnici interni e con professionisti esterni. Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio consolidato

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo Tper di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per un'adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Tper SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo Tper.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo Tper;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza

- delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo Tper di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo Tper cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo Tper per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo Tper. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

In data 29 maggio 2018, l'assemblea degli azionisti di Tper SpA ci ha conferito l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2018 al 31 dicembre 2026.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n° 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

pwc

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010

Gli Amministratori della Tper SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione del Gruppo Tper al 31 dicembre 2023, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, con il bilancio consolidato del Gruppo Tper al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione sopra richiamata è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Tper al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254

Gli Amministratori della Tper SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254.

Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Bologna, 10 giugno 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti
(Revisore legale)

6 di 6

pwc

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della
Tper SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Tper SpA (di seguito la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Tper SpA al 31 dicembre 2023 e del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *"Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio"* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Tper SpA in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 22 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25122 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Fontipetra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 8773481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570252 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albani 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Ristori Covid 19	
Le valutazioni effettuate dalla società in merito alla recuperabilità dei ristori dovuti alla pandemia Covid 19 sono descritte ala Nota 9 "Altre attività correnti" delle Note illustrative al bilancio d'esercizio.	
Il settore del trasporto pubblico locale è stato fortemente impattato dalla pandemia Covid-19, emergenza che ha determinato una rilevante contrazione del traffico passeggeri, comportando una riduzione dei ricavi e della conseguente marginalità negli esercizi 2020, 2021 ed in parte nel 2022. Lo Stato italiano per far fronte a tale situazione ha stanziato ed impegnato dei fondi al fine di indennizzare le imprese italiane che si occupano di tale servizio pubblico. La Direzione ha effettuato negli anni precedenti una disamina di quanto riportato all'interno delle norme nazionali ed ha contabilizzato i ristori nel presupposto della ragionevole certezza di riceverli, sulla base di quanto previsto dal principio contabile internazionale IAS 20 *"Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance"*. L'importo contabilizzato nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 e non ancora incassato , è pari a Euro 13,6 milioni. Abbiamo identificato un'area di attenzione in questo ambito in considerazione dell'eccezionalità degli impatti dell'emergenza sanitaria sulla Società e del fatto che il processo di valutazione della Direzione relativo alla quota di ristori che è stata iscritta negli anni precedenti dalla Società, è complesso e basato su talune assunzioni (ripartizione dei ristori determinati su base nazionale e regionale tra le diverse società del trasporto pubblico locale, presenza di sovra o sotto compensazioni e la disponibilità di fondi stanziati dallo Stato italiano).	Abbiamo effettuato la comprensione dell'approccio adottato dalla Direzione nell'identificazione dei principali rischi e delle criticità inerenti alla recuperabilità dei ristori e delle assunzioni poste alla base del processo di valutazione. Abbiamo ottenuto il dettaglio delle stime effettuate dalla Direzione, verificandone la ragionevolezza, con riferimento ai criteri utilizzati per definire la recuperabilità degli ammontari iscritti nella voce "Altre attività correnti", sulla base della normativa vigente e della prassi del settore. Abbiamo ripercorso l'analisi effettuata dalla Direzione, tenendo conto delle prassi di settore, al fine di individuare la presenza di un'eventuale sovra compensazione. Abbiamo svolto procedure di revisione sugli eventi successivi per identificare se vi fossero elementi di novità derivanti da nuove norme che potessero impattare quanto già iscritto nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023. Abbiamo infine verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa presentata nella nota "Altre attività correnti" inclusa nelle Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023.

pwc

Aspetti chiave	*Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave*
Valutazione dei fondi rischi ed oneri *Valutazione dei fondi rischi e oneri come descritti nella Nota 12 "Fondi rischi ed oneri" delle note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023*	
Il valore dei fondi rischi ed oneri iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023 ammonta a circa 41 milioni di Euro e rappresenta circa il 15 per cento del passivo della Società. Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la Direzione in applicazione dei requisiti previsti dal principio contabile internazionale *"IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali"* adottato dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione. Le principali analisi svolte dalla Direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni legali o implicite in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.	Abbiamo effettuato la comprensione e la valutazione della procedura adottata dalla Società ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e della congruità delle passività iscritte nella situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e della valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che la Società per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la Direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio. Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla Direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano la Società nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute. Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso, abbiamo effettuato colloqui con la Direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili tecnici interni e con professionisti esterni. Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'accuratezza e completezza dell'informativa connessa.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n°38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori della Società utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

In data 29 maggio 2018, l'assemblea degli azionisti della Tper SpA ci ha conferito l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2018 al 31 dicembre 2026.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n° 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.
Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010

Gli Amministratori della Tper SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Società al 31 dicembre 2023, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Tper SpA al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione sopra richiamata è coerente con il bilancio d'esercizio della Tper SpA al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Bologna, 10 giugno 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti
(Revisore legale)

6 di 6

pwc

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ai sensi dell'articolo 3, comma 10, DLgs 254/2016 e dell'articolo 5 Regolamento CONSOB adottato con delibera n. 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione di
Tper SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n° 254 (di seguito il "Decreto") e dell'articolo 5 comma 1, lett. g) del Regolamento CONSOB n° 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*limited assurance engagement*) della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di Tper SpA (di seguito la "Società") e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, contenuta nel Bilancio Integrato e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 27 maggio 2024 (di seguito la "DNF").

L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Reporting Tassonomia Unione Europea" della DNF, richieste dall'articolo 8 del Regolamento Europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai *Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards* definiti nel 2016 e aggiornati al 2021 dal GRI - Global Reporting Initiative (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come *standard di rendicontazione* e identificabili all'interno del Bilancio Integrato anche attraverso il simbolo **DNF**, posto nel titolo dei paragrafi rilevanti.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 77852240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Fallmerayer 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 34480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Alberto 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, ha mantenuto un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio *International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information* (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised (*reasonable assurance engagement*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo TPER;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
   a. modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'articolo 3 del Decreto;
   b. politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
   c. principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Tper SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo,
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la società Tper SpA, che abbiamo selezionato sulla base della sua attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo TPER relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo TPER non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Reporting Tassonomia Unione Europea" della stessa, richieste dall'articolo 8 del Regolamento Europeo 2020/852.

Bologna, 10 giugno 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti
(Revisore legale)

3 di 3