



uscita exit

21

entrata

BILANCIO INTEGRATO | 2022

we move

T>per
Cambia il movimento

wve



SOMMARIO

1. RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE	5
Lettera agli stakeholder DNF	6
TPER in sintesi	10
Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica DNF	13
TPER	15
La performance economico-finanziaria	18
Highlights finanziari	18
Gestione economica consolidata	20
Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata	23
Andamento economico-finanziario di TPER S.p.A.	27
Struttura patrimoniale-finanziaria	30
Gestione operativa e principali eventi del 2022	33
Eventi successivi al 31 dicembre 2022	37
Valore economico distribuito	40
Analisi dell'impatto economico sul territorio – analisi del valore esteso	43
Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (D.lgs 254/2016) DNF	53
Il gruppo TPER DNF	53
Sedi DNF	56
Contesto di riferimento e scenari DNF	56
Il quadro normativo e regolatorio DNF	57
La pianificazione locale DNF	60
Strategia e obiettivi DNF	64
Reporting Tassonomia Unione Europea DNF	68
Servizi per il territorio DNF	76
I mezzi TPER DNF	82
Investimenti e innovazione DNF	87
Gli stakeholder DNF	93
Governance e condotta responsabile del business DNF	94
Impatti e temi materiali DNF	102
La gestione dei rischi DNF	107
Performance di sostenibilità DNF	114
GRI Content Index – Indice degli Indicatori GRI DNF	167
Tabelle tassonomia UE DNF	188
Proposta di destinazione del risultato	194

2. BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2022 196

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	198
Conto economico consolidato	202
Conto economico complessivo consolidato	204
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	205
Rendiconto finanziario consolidato	208
Note illustrative	210
Informazioni generali	210
Forma e contenuto del bilancio consolidato	210
Criteri, procedure e area di consolidamento	211
Principi contabili e criteri di valutazione applicati	213
Principi contabili, interpretazioni e improvements applicati dal 1° gennaio 2022	227
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati	228
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	230
Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico	232
Impatti derivanti dal cambiamento climatico	233
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	234
Informazioni sulle voci del conto economico	256
Altre informazioni finanziarie	266
Determinazione del fair value	273
Garanzie	274
Rapporti con parti correlate	275
Compensi ad amministratori e sindaci e società di revisione	278
Settori operativi	279
Ordinativi per investimenti	281
Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e vantaggi economici L. 124/2017	282

3. BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2022 284

Situazione patrimoniale e finanziaria	286
Conto economico	289
Conto economico complessivo	291
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	292
Rendiconto finanziario	294
Note illustrative	296
Informazioni generali	296
Forma e contenuto del bilancio	297
Principi contabili e criteri di valutazione applicati	297
Principi contabili, interpretazioni e improvements applicati dal 1° gennaio 2022	311
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore	312
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	314
Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico	316
Impatti derivanti dal cambiamento climatico	317
Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale e finanziaria	318
Informazioni sulle voci del conto economico	341
Altre informazioni finanziarie	352
Informazioni integrative sugli strumenti finanziari	358
Determinazione del fair value	359

4. RELAZIONI AL BILANCIO 2022 366

Relazione del Collegio Sindacale	369
Relazioni della Società di revisione	381

1.

RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE





DNF

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

GRI 2-22

Viviamo un periodo di grandi trasformazioni geopolitiche, culturali e industriali.

Il 2022 è stato un altro anno difficile, con una guerra dentro l'Europa che, oltre alle drammatiche conseguenze umanitarie, ha generato implicazioni altrettanto rilevanti sulle catene di approvvigionamento, con particolare riferimento al tema energetico, ma anche alle forniture di beni e servizi.

Il persistere dell'emergenza collegata alla pandemia nella prima parte dell'anno, l'incertezza economica e soprattutto le tensioni nel mercato delle materie prime e dell'energia, hanno contribuito all'acuirsi delle disuguaglianze e alla volatilità dei prezzi che, a loro volta, hanno determinato un incremento dell'inflazione in tutta Europa e un aumento dei tassi di interesse.

Sul fronte ambientale, il 2022 si è caratterizzato come uno tra gli anni più caldi mai registrati, 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 profondi 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 grandi 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. Il 2022 si è chiuso infatti confermando il percorso strategico già definito dal piano industriale aziendale con una grande attenzione ad un approccio alla sostenibilità in tutte le sue componenti: economiche, sociali ed ambientali.

Pur nelle gravi difficoltà sopra descritte, TPER ha registrato nel 2022 risultati economici positivi grazie alla stabilità aziendale, alla sana e prudente gestione consolidata negli anni, alle competenze sviluppate in azienda per gestire ed attuare programmi a breve e a lungo termine, oltre che, ovviamente, ai ristori previsti dalle norme adottate in questi anni ed alle disponibilità di finanziamento e cofinanziamento previste dalle politiche pubbliche.

Ciò consente non solo di mantenere stabile la solidità aziendale, ma anche di non ridurre l'importante piano di investimenti, materiali ed immateriali, che sono stati, nonostante tutto, in linea con le previsioni. Parimenti, è stata data massima attenzione al tema occupazione e

gestione del personale, aspetto cruciale in aziende che, come TPER, sono labour intensive e orientate alla qualità del servizio alla persona. È stato, infatti, mantenuto il piano di assunzioni previsto e sono state confermate le politiche di welfare e le attività formative.

Il bilancio consolidato TPER chiude con un utile pari a 1,6 milioni, in calo rispetto agli anni precedenti proprio a causa dell'aumento del costo dell'energia e, più in generale, dell'inflazione. Il risultato comunque positivo è stato determinato anche dalla ripresa del numero dei passeggeri, che ha influito in parte sulle dinamiche dei ricavi.

Il totale dei passeggeri è, infatti, aumentato del 19% rispetto all'anno precedente, e per quanto si sia ancora lontano dai dati del 2019, appare auspicabile che la tendenziale ripresa dell'utilizzo dei mezzi pubblici possa consolidarsi sempre più negli anni a venire, pur se su questa prospettiva mancano ovviamente certezze anche collegate a una diversa organizzazione delle attività lavorative dopo la pandemia.

Il Bilancio 2022 di TPER è per la seconda volta un bilancio integrato: 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 gli impegni 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 SDG (Sustainable Development Goals) nello stesso piano industriale, 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.

A riguardo, la società si è fatta parte attiva al fianco delle istituzioni competenti per progetti e investimenti innovativi da finanziare anche attraverso i fondi disponibili per la mobilità sostenibile e con le risorse previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

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 gestione 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 e di conduzione dell'impresa.

Nel 2022 TPER ha definito 10 SDGs sui 17 individuati dalle Nazioni Unite, aggiungendo, rispetto allo scorso anno, l'obiettivo della Gender Equality, per il quale l'azienda ha in programma di procedere con la specifica certificazione. 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.

Le sfide che l'azienda si trova davanti sono quindi molteplici. Con riferimento agli investimenti, TPER sta proseguendo nel suo ambizioso piano di interventi del valore di oltre 230 milioni di euro nel triennio. Gli investimenti riguardano l'innovazione tecnologica dei sistemi di trasporto (dal metano liquido, al biometano, all'elettrico e all'idrogeno), il rinnovo dei mezzi in un'ottica di miglioramento sia della qualità dei servizi di trasporto sia dei parametri ambientali nel territorio, l'innovazione tecnologica e digitale, che d'intesa con le istituzioni è già stata avviata dall'azienda in modo proattivo rispetto al panorama di progettualità nazionale del settore, con realizzazioni che stanno riscuotendo il favore dell'utenza e che saranno ulteriormente implementate in un'ottica di "mobilità come servizio" (MaaS).

Con riferimento agli aspetti sociali, l'azienda si impegna anche attraverso le proprie policy a valorizzare le persone, a promuovere la diversità e l'inclusione, a garantire la salute e la sicurezza e a dialogare in modo proattivo con il territorio.

L'approvazione del bilancio avviene in un 2023 che rimane carico di incertezze e criticità che dovranno essere affrontate. Dal punto di vista generale permane una grande fragilità del settore che richiede interventi mirati resi necessari dal permanere di condizioni inflattive elevate, dal difficile recupero della domanda in un contesto in cui gli obiettivi delle politiche prevederebbero, invece, un aumento della quota modale di trasporto pubblico rispetto trasporto privato e dal venir meno – al momento dell'approvazione del bilancio – di risorse nazionali inerenti ristori e coperture seppur parziali ai costi energetici e di carburanti. Un tema nuovo si è poi presentato anche nel mondo dei trasporti: riguarda la difficoltà di reperimento di personale, in particolare di guida, tema che caratterizza tutto il settore e che sta già portando alla necessità di interventi e di specifiche politiche. Anche TPER risente di tutto questo, pur potendo contare – come già evidenziato nel bilancio 2022 – sull'efficacia delle scelte strategiche, operate negli anni passati, di sviluppo di molteplici attività di gruppo nell'ottica della mobilità integrata, sempre mantenendo il core business nel trasporto pubblico locale. La gestione dei servizi di trasporto pubblico su gomma non avrebbe, da sola, consentito i risultati positivi raggiunti; pertanto è assolutamente importante che le problematiche del trasporto pubblico locale vengano affrontate, soprattutto in un momento in cui gli interventi straordinari di ristori verranno a mancare.

Inoltre, in uno scenario in cui la filiera della mobilità – in particolare quella pubblica e di sharing – rappresenta un perno fondamentale della qualità dello sviluppo e dei servizi nei territori, va evidenziata l'importanza di mantenere senza esitazioni gli impegni assunti per rag-

giungere gli obiettivi di qualità dei servizi, di impatti positivi ambientali che sono stati definiti dalle diverse politiche territoriali.

Si tratta di riuscire ad affrontare positivamente importanti sfide. Per questo 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.

TPER continuerà a perseguire l'obiettivo di 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.

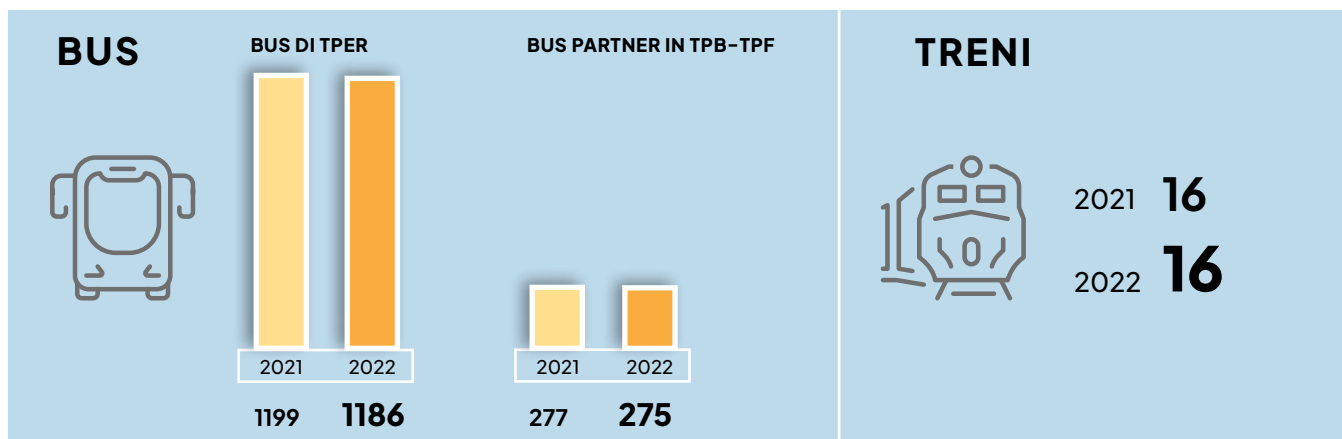
**La Presidente e Amministratore Delegato di TPER
Giuseppina Gualtieri**



DNF

TPER IN SINTESI

INDICATORI OPERATIVI



Traffico, rete e infrastrutture
Milioni di Km (Gruppo TPER)

2021 **45,9**2022 **45**

I passeggeri – I clienti
Milioni di viaggi

2021 **106,3**2022 **126**

Iscritti al servizio di car sharing
CORRENTE

2021 **46.752**2022 **66.745**

INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI

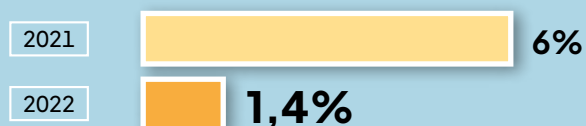
Di seguito vengono esposti i KPI (Key Performance Indicators) del periodo e le principali variazioni che hanno caratterizzato l'andamento del Gruppo.

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

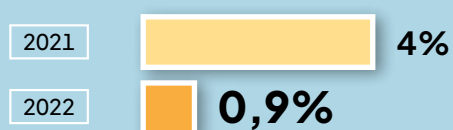
KPI patrimoniali (in milioni di euro)	2021	2022
Attività materiali	178	183
Attività immateriali	19	16
Attività per diritti d'uso	8	9
Patrimonio netto	172	174
Posizione finanziaria netta	53	12

KPI FINANZIARI (in milioni di euro)

ROI



ROE

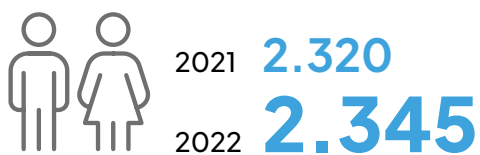


CAPITALE INVESTITO NETTO



INDICATORI SOCIALI

Dipendenti



Ore di formazione



INDICATORI AMBIENTALI

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

Indicatori ambientali		2021	2022
Percorrenza km con automezzi a metano	Incidenza % sul totale	28%	38%
Percorrenza km con automezzi elettrici	Incidenza % sul totale	28%	5%
Minore CO2 prodotta rispetto all'anno precedente (complessiva, esclusi i servizi ferroviari nell'anno 2019)	%	5,14%	-0,79%
Minore emissione di particolati rispetto all'anno precedente	%	-15,1%	-20,81%
Minore emissione di ossidi di azoto rispetto all'anno precedente		-3,4%	-10,80%
Minore emissione di idrocarburi rispetto all'anno precedente	%	-2,1%	-1,31%
Minore emissione di monossido di carbonio rispetto all'anno precedente		+3,25%*	-12,89%
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



DNF

PRESENTAZIONE DEL BILANCIO INTEGRATO E NOTA METODOLOGICA

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

La redazione di una Relazione integrata sulla gestione richiede un approccio coerente e completo al reporting aziendale e consente di migliorare la qualità complessiva delle informazioni pubblicate e diffuse, a vantaggio di tutti gli stakeholder. L'obiettivo è quello di presentare a tutti gli stakeholder, in un unico documento, non solo la performance economica, ambientale e sociale di un'impresa, ma anche la sua governance e le politiche di condotta del business, strategia e obiettivi.

La scelta di presentare, a partire dal precedente esercizio, una relazione finanziaria annuale che integri le tematiche di sostenibilità / ESG (Environmental – Social – Governance) è guidata pertanto non soltanto dall'evoluzione del quadro normativo, ma dalla consapevolezza della rilevanza assunta dagli aspetti ESG come driver del modello di business, in grado di orientare il modello di business e le scelte strategiche di ogni impresa.

Nel mese di novembre 2022 è stata approvata dal Parlamento Europeo la Direttiva EU 2022/2464, che modifica la precedente Direttiva 2014/95 (recepita in Italia dal D.lgs 254/2016). La nuova Direttiva entrerà in vigore a partire dal reporting relativo all'esercizio 2024, secondo un calendario di progressiva estensione dell'obbligo normativo. La Direttiva 2022/2464 prevede, tra gli altri contenuti, che la rendicontazione / informativa di sostenibilità venga collocata obbligatoriamente all'interno della Relazione sulla gestione al Bilancio di esercizio, in una sezione dedicata.

Secondo quanto previsto dalla Direttiva 2022/2464, nella Relazione sulla gestione dovranno essere incluse le informazioni necessarie alla comprensione dell'impatto dell'impresa sulle questioni di sostenibilità, nonché le informazioni necessarie alla comprensione del modo in cui le questioni di sostenibilità influiscono sull'andamento dell'impresa, sui suoi risultati e sulla sua situazione.

La presente Relazione integrata sulla gestione, comprende 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, 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 GRI Standard consentono alle imprese di rendicontare le informazioni sugli impatti più significativi delle loro attività e relazioni di business, sull'economia, l'ambiente, le persone. Tali impatti sono in molti casi finanziari (o possono avere impatti finanziari nel tempo) ed hanno grande rilevanza per uno sviluppo sostenibile e per gli stakeholder delle imprese. Il reporting di sostenibilità consente una migliore comprensione anche delle performance finanziarie e del valore di un'impresa. Le informazioni rese disponibili attraverso il reporting di sostenibilità forniscono input per identificare i rischi finanziari e le opportunità relative agli impatti dell'impresa, al suo valore e capacità di durare nel tempo.

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).

Si evidenzia che, per il reporting dell'esercizio 2022, sono stati applicati i GRI standard 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 (descritto nel capitolo "Impatti e temi materiali" / paragrafo "Il processo di identificazione, valutazione e prioritizzazione delle tematiche") 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) 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 capitolo Reporting Tassonomia Europea.

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, consolidate integralmente, come da bilancio consolidato

di Gruppo al 31 dicembre 2022 e per l'intero esercizio di riferimento (per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022).

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) e le analisi e definizioni del Valore condiviso riportati nel capitolo La sostenibilità economica e finanziaria, paragrafi Il valore esteso di TPER e La creazione di valore condiviso, 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 29 maggio 2023. 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.

Il Bilancio di esercizio e il Bilancio consolidato, come indicato nelle relative Note illustrative, alle quali si rinvia, sono stati redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea.

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

TPER

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

TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A. è una società a capitale pubblico, con sede a Bologna, che svolge servizi di trasporto locale automobilistico e ferroviario e altre attività connesse, 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 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 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%).

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%

Inoltre, TPER è titolare di 111.480 azioni proprie (0,16%) del valore nominale di un euro ciascuna. Ai sensi dell'art. 2428 CC, si specifica che non vi sono stati nel 2021 acquisti o alienazioni di azioni TPER e non vi sono società che controllano TPER.

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 numeri 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 per il trasporto merci. 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 Trenitalia Tper (TT), sulla base di specifici contratti di servizio, stipulati a seguito di aggiudicazione delle relative procedure ad evidenza pubblica. TPER resta proprietaria del materiale rotabile funzionale allo svolgimento del servizio.

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.

Nell'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 e Casalecchio di Reno, Rimini, ma è in studio la possibilità di ampliare il servizio anche su altre città.

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 filoviar 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.

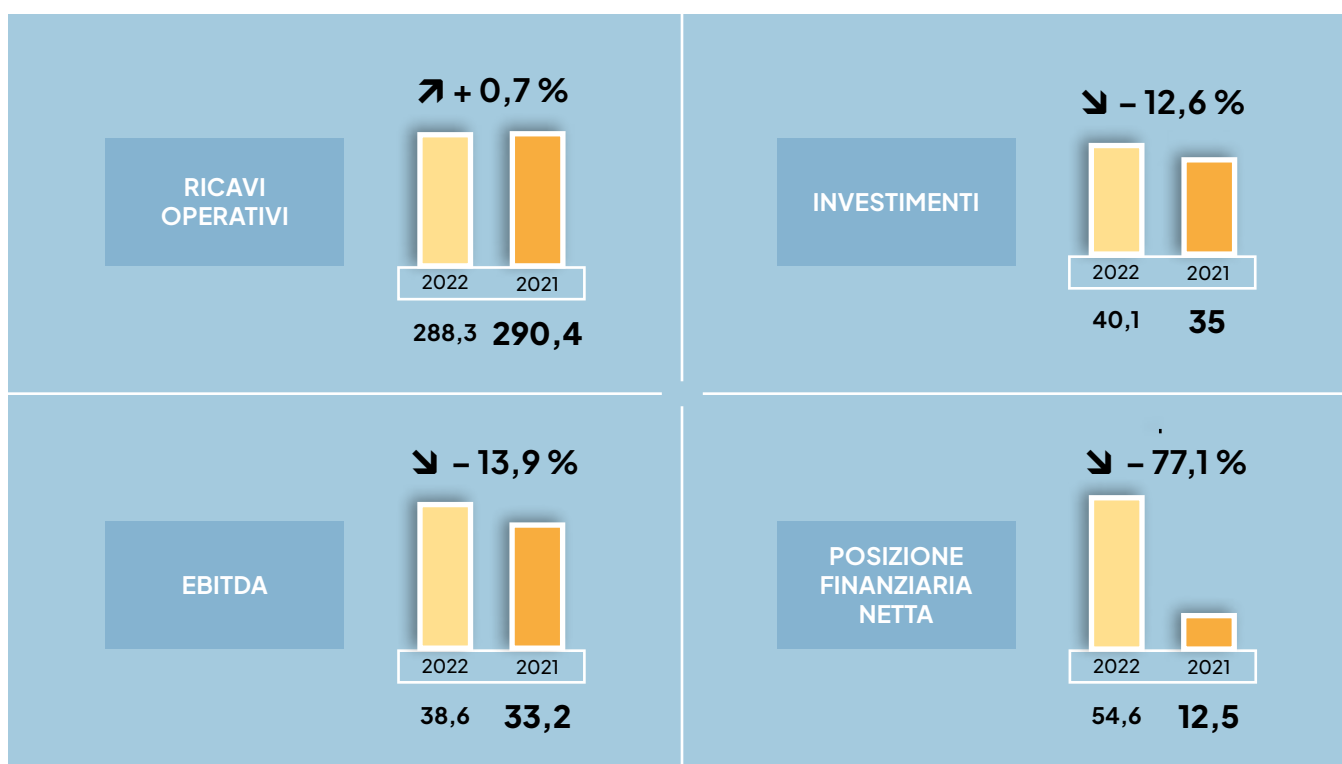
La missione è incentivare e ampliare l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico e di altre attività nel campo del trasporto, proponendosi come gruppo della mobilità sostenibile, competitivo, innovativo e trasparente, e crescere nei servizi e sul territorio, rispondendo in modo efficace, efficiente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

LA PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIA

Highlights finanziari

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI CONSOLIDATI (€ MILIONI)



- ▶ Ricavi operativi pari a 290,4 milioni di euro, in aumento di 2,1 milioni di euro rispetto al 2021 grazie al miglioramento dei ricavi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio.
- ▶ Margine operativo lordo (EBITDA) pari a 33,2 milioni di euro, in decremento di 5,3 milioni di euro rispetto al 2021 principalmente per effetto dell'incremento del costo delle materie in conseguenza del rincaro dei prezzi dei carburanti.
- ▶ Investimenti lordi pari a 35,0 milioni di euro a fronte di investimenti lordi 2021 di 40,1 milioni di euro.
- ▶ Posizione finanziaria netta pari a 12,5 milioni di euro in riduzione rispetto al 2021 di 42,2 milioni di euro principalmente per effetto del rimborso prestito obbligazionario a settembre 2022 per 31,6 milioni di euro e della crescita delle disponibilità liquide di 11,1 milioni di euro.

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 2022" e "Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022" del presente Bilancio Integrato.

Si evidenzia, inoltre, che 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 2022 (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 2022 sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 31 dicembre 2022, che non hanno subito variazioni di rilievo rispetto a quelli utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021.

Per quanto riguarda i potenziali impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza del conflitto russo-ucraino si rimanda a quanto descritto nella nota "*Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico*" della sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022".

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 non presenta variazioni rispetto a quello del 31 dicembre 2021.

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)	2021	2022	Variazione assoluta	%
Servizi linea TPL	179.030	186.160	7.130	4,0%
Servizi linea ferrovia	26.821	28.223	1.402	5,2%
Parcheggi e car sharing	12.362	2.062	(10.300)	-83,3%
Altri ricavi	70.120	73.989	3.869	5,5%
Ricavi Operativi	288.333	290.434	2.101	0,7%
Costo del personale	(102.665)	(102.636)	29	0,0%
Costi per servizi	(93.151)	(92.431)	720	-0,8%
Costi per materie	(40.192)	(53.205)	(13.013)	32,4%
Godimento beni di terzi	(7.776)	(2.952)	4.824	-62,0%
Altri costi operativi	(5.966)	(5.941)	25	-0,4%
Costi operativi	(249.750)	(257.165)	(7.415)	3,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	38.583	33.269	(5.314)	-13,8%
Ammortamenti	(21.553)	(21.137)	416	-1,9%
Svalutazioni /(ripristini) di valore	(6)	(2.840)	(2.834)	47233%
Variazione dei fondi per accantonamenti	(3.185)	(6.586)	(3.401)	106,8%
Margine operativo (EBIT)	13.839	2.706	(11.133)	-80,4%
Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari	(769)	(828)	(59)	7,7%
Quota dell'utile/(perdita) di partecipazione contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	(595)	(357)	238	-40,0%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	12.475	1.521	(10.954)	-87,8%
Oneri fiscali	(5.534)	84	5.618	-101,5%
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	6.941	1.605	(5.336)	-76,9%
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	6.721	1.524	(5.197)	-77,3%
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	220	81	(139)	-63,2%

I **“Ricavi operativi”** del 2022 sono pari a 290,4 milioni di euro e si incrementano di 2,1 milioni di euro rispetto al 2021 (288,3 milioni di euro).

I ricavi relativi a **“Servizi di linea TPL”** sono pari a 186,2 milioni di euro in aumento di 7,1 milioni di euro rispetto al 2021 (179,0 milioni di euro) principalmente per effetto della:

- ▶ crescita dei ricavi da titoli di viaggio per circa 9,4 milioni di euro riconducibile dall'incremento del traffico passeggeri
- ▶ riduzione dei corrispettivi minimi aggiuntivi corrisposti dalle agenzie per 2,8 milioni di euro
- ▶ riduzione dei contributi destinati alla copertura degli oneri connessi ai rinnovi del CCNL degli addetti al settore del trasporto pubblico locale per 1,2 milioni di euro
- ▶ crescita del volume dei ricavi da sanzioni per 1,6 milioni di euro

I ricavi derivanti da **“Servizi di linea ferroviaria”** ammontano a 28,2 milioni di euro, in aumento di 1,4 milioni di euro rispetto al 2021 (26,8 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 dalla riduzione dei ricavi per servizio merci ferroviario gestito dalla controllata Dinazzano Po.

I ricavi correlati alle attività di gestione di **“Parcheggi e car sharing”** risultano pari a 2,1 milioni di euro e presentano una riduzione di 10,3 milioni di euro rispetto al 2021 (12,4 milioni di euro) essenzialmente in conseguenza della circostanza che a far data dal 1° novembre 2021 i servizi relativi alla sosta e il rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del comune di Bologna sono stati affidati ad altro operatore, che è subentrato a TPER. Il 2022 recepisce pertanto esclusivamente l'ammontare dei ricavi relativi all'attività di gestione del car sharing che risultano in aumento di 0,5 milioni di euro rispetto a quelli consuntivati nel 2021.

Gli **“Altri ricavi”** ammontano a 74,0 milioni di euro e presentano un incremento di 3,9 milioni di euro rispetto al 2021 (70,1 milioni di euro) principalmente per effetto di:

- ▶ la rilevazione 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)
- ▶ la rilevazione, di importo pari a 3,5 milioni di euro, delle 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
- ▶ maggiori ricavi per 2,5 milioni di euro, correlati ai servizi di gestione dell'infrastruttura denominata “People Mover” costituita dalla monorotaia che connette l'aeroporto di Bologna con la stazione centrale
- ▶ minori ricavi per mancati ricavi, per circa 5,2 milioni di euro, conseguenti all'emergenza epidemiologica da COVID-19
- ▶ l'incremento dei ricavi per attività manutentiva ferroviaria per 1,6 milioni di euro

Si evidenzia che la voce accoglie anche 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), parzialmente compensata dalla riduzione dei rimborsi su accise (per 0,8 milioni di euro).

I **“Costi operativi”** ammontano a 257,2 milioni di euro in aumento di 7,5 milioni di euro rispetto al 2021 (249,8 milioni di euro). La variazione registrata è principalmente ascrivibile a:

- ▶ l'incremento dei **“Costi per materie”** per 13,0 milioni di euro quasi interamente ascrivibile al maggior costo per carburanti e gas metano per autotrazione (+11,8 milioni di euro), conseguenza diretta dell'incremento dei prezzi registratosi nel 2022 per effetto delle incertezze geopolitiche connesse al conflitto russo-ucraino
- ▶ la riduzione del **“Costo per godimento beni di terzi”** per 4,8 milioni di euro essenzialmente relativa alla cessazione del pagamento del canone di gestione dei servizi relativi alla sosta e al rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del Comune di Bologna affidati ad altro operatore che è subentrato a TPER a far data dal 1° novembre 2021

Gli **“Ammortamenti”**, pari a 21,1 milioni di euro, risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel corso dell'esercizio 2021.

Le “**Svalutazioni /(ripristini) di valore**” registrano una variazione negativa di 2,8 milioni di euro e si riferiscono principalmente alla svalutazione (di ammontare pari a 2,3 milioni di euro), di due veicoli ferroviari (PESA ATR 220-036 e ATR 220-037) ad esito di specifico test d’impairment resosi necessario in seguito all’evidenza di taluni indicatori di perdite durevoli di valore, tra i quali la circostanza di doverne prevedere la dismissione prima del previsto, sostituendoli con due treni a trazione elettrica, in conformità agli accordi intercorsi con la società Trenitalia Tper Scarl.

La “**Variazione dei fondi per accantonamenti**” registra un accantonamento netto di 6,6 milioni di euro (3,2 milioni di euro nel 2021), in relazione; (i) all’incremento degli accantonamenti operati per fronteggiare i rischi correlati a contenziosi con il personale, parzialmente compensato dall’incremento dei tassi di interesse utilizzati per l’adeguamento del valore attuale del fondo; (ii) ai maggiori accantonamenti al fondo svalutazione magazzino effettuati per tener conto dell’obsolescenza di parte di esso e del lento rigiro di parte del materiale in giacenza; (iii) ad altri accantonamenti a fondi rischi in relazione a contenziosi e rischi di varia natura.

Il “**Margine operativo (EBIT)**” è pertanto positivo per 2,7 milioni di euro registrando un decremento di 11,1 milioni di euro (13,8 milioni di euro nel 2021).

Gli “**Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari**” sono pari a 0,8 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel 2021.

La voce “**Quota dell’utile/(perdita) di partecipazione contabilizzate con il metodo del patrimonio netto**” rileva una perdita netta di 0,4 milioni di euro in diminuzione di 0,2 milioni di euro rispetto all’esercizio 2021 (-0,6 milioni di euro) grazie soprattutto al miglioramento della performance economica complessiva registrato dalle collegate SETA S.p.a. e Marconi Express S.p.a.

Il “**Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento**” in riduzione di 11,0 milioni di euro, è positivo per 1,5 milioni di euro (12,5 milioni di euro nel 2021).

La voce “**(Oneri) / Proventi fiscali**” evidenzia un provento netto pari a 0,1 milioni di euro e registra una variazione di 5,6 milioni di euro. Sul decremento degli oneri fiscali incide principalmente il rilascio integrale delle attività per imposte anticipate, operato nel corso dell’esercizio 2021, in relazione all’intervenuto differente scenario di riferimento che non consentiva di prevedere che gli imponibili futuri fossero in grado di riassorbire, in un ragionevole orizzonte temporale, le differenze temporanee e/o perdite fiscali.

L’“**Utile dell’esercizio**”, pari a 1,6 milioni di euro, si decrementa di 5,4 milioni di euro rispetto al 2021 (6,9 milioni di euro).

L’“**Utile dell’esercizio di pertinenza del Gruppo**”, pari a 1,5 milioni di euro, si decrementa di 5,3 milioni di euro rispetto al 2021 (6,7 milioni di euro).

L’“**Utile dell’esercizio di pertinenza di Terzi**”, pari a 0,1 milioni di euro, si decrementa di 0,1 milioni di euro rispetto al 2021 (0,2 milioni di euro).

Stuttura patrimoniale-finanziaria consolidata

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata				
(Migliaia di euro)		31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Attività materiali		179.604	183.133	3.529
Attività immateriali		16.678	16.277	(401)
Attività per diritti d'uso		8.206	8.861	655
Partecipazioni		16.503	17.274	771
Attività/(passività) nette per imposte differite		2.711	2.823	112
Altre attività/(passività) non finanziarie non correnti		(23.004)	(23.469)	(465)
Attività nette non finanziarie non correnti	A	200.698	204.899	4.201
Rimanenze		23.395	24.659	1.264
Attività commerciali		82.868	64.016	(18.852)
Passività commerciali		(64.606)	(68.262)	(3.656)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito		6.290	2.543	(3.747)
Altre attività/(passività) nette		(12.877)	(29.974)	(17.097)
Capitale circolante netto	B	35.070	(7.018)	(42.088)
Capitale investito lordo	C=(A+B)	235.768	197.881	(37.887)
Fondi per accantonamenti	D	(51.207)	(53.280)	(2.073)
CAPITALE INVESTITO NETTO	E=(C+D)	184.561	144.601	(39.960)
Patrimonio netto di pertinenza di pertinenza di Gruppo		168.769	171.155	2.386
Patrimonio netto di pertinenza di pertinenza di Terzi		3.140	3.154	14
Patrimonio netto	F	171.909	174.309	2.400
Prestiti obbligazionari		63.441	31.429	(32.012)
Finanziamenti a medio-lungo termine		67	25	(42)
Altre passività finanziarie non correnti		880	1.459	579

Situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

(Migliaia di euro)		31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Passività per beni in leasing non correnti		5.464	4.572	(892)
Attività finanziarie non correnti		(34.388)	(35.290)	(902)
Indebitamento finanziario netto non corrente	G	35.464	2.195	(33.269)
Quota corrente di prestiti obbligazionari		31.667	32.053	386
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine		20	21	1
Quota corrente di passività per beni in leasing		2.418	3.318	900
Attività finanziarie per contributi		(5.892)	(4.622)	1.270
Altre attività finanziarie correnti		(1.714)	(2.286)	(572)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(49.311)	(60.387)	(11.076)
Indebitamento finanziario netto corrente	H	(22.812)	(31.903)	(9.091)
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	I=(F+G+H)	184.561	144.601	(39.960)

Al 31 dicembre 2022 le “Attività nette non finanziarie non correnti” sono pari a 204,9 milioni di euro e si incrementano di 4,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (200,7 milioni di euro).

La posta maggiormente significativa è costituita dalle “**Attività materiali**”, pari a 183,1 milioni di euro (179,6 milioni di euro al 31 dicembre 2021). L’incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2021, pari a 3,5 milioni di euro è dovuto principalmente al saldo tra:

- › Gli investimenti, pari a 31,3 milioni di euro, relativi essenzialmente al materiale rotabile (29,2 milioni di euro) e per la restante parte ad opere infrastrutturali
- › Gli ammortamenti dell’esercizio, pari a 16,6 milioni di euro
- › Le svalutazioni per perdite di valore, rilevate in relazione a due veicoli ferroviari, come in precedenza commentato, per 2,3 milioni di euro
- › I contributi su investimenti, per 8,3 milioni di euro

La voce “**Altre attività/(passività) non correnti**” presenta un saldo netto negativo di 23,5 milioni di euro al 31 dicembre 2022 ed accoglie principalmente il saldo del debito verso l’Agenzia della mobilità SRM – Società Reti e Mobilità S.r.l., pari a 22,3 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 2022 il “**Capitale circolante netto**” presenta un valore complessivo negativo pari a 7,0 milioni di euro (rispetto al saldo positivo di 35,1 milioni di euro al 31 dicembre 2021). La variazione, pari a 42,1 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, è principalmente attribuibile a:

- › La variazione negativa delle “Attività commerciali” per 18,9 milioni di euro essenzialmente generata dalla riduzione dei crediti commerciali, per effetto dei maggiori incassi registrati in corrispondenza del termine dell’esercizio 2022
- › L’incremento delle “Passività commerciali” per 3,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente in conseguenza dei maggiori costi registrati nel corso dell’esercizio 2022
- › L’incremento delle passività nette correlate alla voce “Altre attività/(Passività) nette” per 17,1 milioni di euro, essenzialmente riconducibile allo stanziamento di debiti per investimenti da operare a fronte di anticipi incassati su talune linee di contributi in conto investimenti

Per effetto di quanto sopra il “**Capitale investito lordo**” presenta un valore di 197,9 milioni di euro al 31 dicembre 2022, in diminuzione di 37,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (235,8 milioni di euro).

I “**Fondi per accantonamenti**” registrano un incremento netto rispetto al 31 dicembre 2021 pari a 2,1 milioni di euro dovuto essenzialmente al saldo tra:

- › La riduzione dei fondi per benefici ai dipendenti (-3,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021) principalmente in conseguenza della variazione intervenuta nelle basi tecniche ed economiche di stima secondo criteri attuariali della passività per trattamento di fine rapporto
- › L’incremento degli altri fondi (+6,4 milioni di euro) in relazione ad accantonamenti operati per fronteggiare rischi ed oneri, parzialmente compensati dall’incremento dei tassi di interesse utilizzati per l’adeguamento del valore attuale dei medesimi fondi

Il “**Capitale investito netto**” è pertanto pari a 144,6 milioni di euro, ed evidenzia un decremento pari a 40,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (184,6 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 174,3 milioni di euro (171,9 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

Il “**Patrimonio netto di pertinenza di Gruppo**”, pari a 171,2 milioni di euro, presenta un incremento complessivo di 2,4 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (168,8 milioni di euro), essenzialmente per effetto del risultato del conto economico complessivo dell’esercizio al netto della distribuzione di dividendi, per 2,5 milioni di euro, deliberata in sede di approvazione del bilancio dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Il “**Patrimonio netto di Terzi**”, pari a 3,2 milioni di euro risulta sostanzialmente in linea con il valore consuntivato al 31 dicembre 2021.

L’“**Indebitamento finanziario netto non corrente**” al 31 dicembre 2022 è pari a 2,2 milioni di euro, in diminuzione di 33,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (35,5 milioni di euro). Si segnala che sulla riduzione incide la variazione dei prestiti obbligazionari (per 32,0 milioni di euro) in conseguenza al rimborso della prima rata del prestito obbligazionario contratto dalla Capogruppo nel 2019 e in scadenza nel 2024.

L’“**Indebitamento finanziario netto corrente**” al 31 dicembre 2022 evidenzia un surplus di attività sulle passività per 31,9 milioni di euro e si presenta in miglioramento rispetto al 31 dicembre 2021 di 9,1 milioni di euro. Su quest’ultimo ha inciso positivamente l’incremento delle disponibilità liquide registrato, pari a 11,1 milioni di euro, quale conseguenza principalmente riconducibile al miglioramento del flusso di cassa generato dall’attività operativa del Gruppo.

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

Posizione finanziaria netta consolidata			
(Migliaia di euro)	31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Prestiti obbligazionari	95.108	63.482	(31.626)
Finanziamenti a medio-lungo termine	87	46	(41)
Altre passività finanziarie	880	1.459	579
Passività per beni in leasing	7.882	7.890	8
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(49.311)	(60.387)	(11.076)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	54.646	12.490	(42.156)

Al 31 dicembre 2022 la durata media dell'indebitamento finanziario di Gruppo è pari a circa 2 anni. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso per l'87% a tasso fisso. Alla medesima data il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 60,4 milioni di euro costituita interamente da disponibilità liquide.

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	159.396	1.687
Effetto del consolidamento delle società controllate	5.881	(628)
Armonizzazione bilanci controllate ai principi IFRS di Gruppo	2.548	1.165
Eliminazione dei dividendi infragruppo	(82)	(82)
Rettifiche di consolidamento	3.343	(263)
Effetto delle valutazioni delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	67	(356)
Patrimonio netto e risultato di competenza del Gruppo	171.153	1.524
Quota di competenza di Terzi	3.154	81
Patrimonio netto e risultato d'esercizio consolidati	174.308	1.605

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

GESTIONE ECONOMICA

Conto economico riclassificato				
(Migliaia di euro)	2021	2022	Variazione	Variazione %
Servizi linea TPL	149.721	159.386	9.665	6,5%
Servizi linea ferrovia	6.144	8.139	1.995	32,5%
Parcheggi e car sharing	11.207	328	(10.879)	-97,1%
Altri ricavi	46.780	51.525	4.745	10,1%
Ricavi Operativi	213.852	219.378	5.526	2,6%
Costo del personale	(89.159)	(89.741)	(582)	0,7%
Costi per servizi	(56.416)	(55.939)	477	-0,8%
Costi per materie	(29.512)	(40.971)	(11.459)	38,8%
Godimento beni di terzi	(5.942)	(1.095)	4.847	-81,6%
Altri costi operativi	(4.106)	(4.185)	(79)	1,9%
Costi operativi	(185.135)	(191.931)	(6.796)	3,7%
Margine operativo lordo (EBITDA)	28.717	27.447	(1.270)	-4,4%
Ammortamenti	(16.630)	(16.921)	(291)	1,7%
Svalutazioni /(ripristini) di valore	846	(2.894)	(3.740)	-442,1%
Variazione dei fondi per accantonamenti	(2.451)	(5.876)	(3.425)	139,7%
Margine operativo (EBIT)	10.482	1.756	(8.726)	-83,2%
Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari	(597)	(529)	68	-11,4%
Risultato prima delle imposte delle attività in funzionamento	9.885	1.227	(8.658)	-87,6%
Oneri fiscali	(4.766)	460	5.226	-109,7%
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	5.119	1.687	(3.432)	-67,0%

I “**Ricavi operativi**” del 2022 sono pari a 219,4 milioni di euro e si incrementano di 5,5 milioni di euro rispetto al 2021 (213,9 milioni di euro).

I ricavi relativi a “**Servizi di linea TPL**” sono pari a 159,4 milioni di euro in aumento di 9,7 milioni di euro rispetto al 2021 (149,7 milioni di euro) principalmente per effetto della:

- › Crescita dei ricavi da titoli di viaggio per circa 8,6 milioni di euro riconducibile dall’incremento del traffico passeggeri
- › Riduzione dei corrispettivi minimi aggiuntivi corrisposti dalle agenzie per 0,8 milioni di euro; crescita del volume dei ricavi da sanzioni per 1,6 milioni di euro

I ricavi derivanti da “**Servizi di linea ferroviaria**” ammontano a 8,1 milioni di euro, in aumento di 2,0 milioni di euro rispetto al 2021 (6,1 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 car sharing**” risultano pari a 0,3 milioni di euro e presentano una riduzione di 10,9 milioni di euro rispetto al 2021 (11,2 milioni di euro) essenzialmente in conseguenza della circostanza che a far data dal 1° novembre 2021 i servizi relativi alla sosta e il rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del comune di Bologna sono stati affidati ad altro operatore, che è subentrato a TPER. Il 2022 recepisce pertanto esclusivamente l’ammontare dei ricavi relativi all’attività di gestione del car sharing che risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel 2021.

Gli “**Altri ricavi**” ammontano a 51,5 milioni di euro e presentano un incremento di 4,7 milioni di euro rispetto al 2021 (46,8 milioni di euro) principalmente per effetto di:

- › Maggiori rimborsi correlati a ribaltamento di costi sostenuti per attività prestate a favore di società controllate e collegate per 0,7 milioni di euro
- › La rilevazione 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)
- › Maggiori ricavi per 2,5 milioni di euro, correlati ai servizi di gestione dell’infrastruttura denominata “*People Mover*” costituita dalla monorotaia che connette l’aeroporto di Bologna con la stazione centrale

Si evidenzia che la voce accoglie anche il 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).

I “**Costi operativi**” ammontano a 191,9 milioni di euro in aumento di 6,8 milioni di euro rispetto al 2021 (185,1 milioni di euro). La variazione registrata è principalmente ascrivibile a:

- › L’incremento dei “**Costi per materie**” per 11,5 milioni di euro quasi interamente ascrivibile al maggior costo per carburanti e gas metano per autotrazione (+11,4 milioni di euro) e al maggior costo per energia elettrica (+1,0 milioni di euro), conseguenza diretta dell’incremento dei prezzi registratosi nel 2022 in conseguenza delle incertezze geopolitiche connesse al conflitto russo-ucraino
- › la riduzione del “**Costo per godimento beni di terzi**” per 4,8 milioni di euro essenzialmente relativa alla cessazione del pagamento del canone di gestione dei servizi relativi alla sosta e al rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del Comune di Bologna affidati ad altro operatore che è subentrato a TPER a far data dal 1° novembre 2021

Gli **"Ammortamenti"**, pari a 16,9 milioni di euro, risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel corso dell'esercizio 2021.

Le **"Svalutazioni /(ripristini) di valore"** registrano una variazione negativa di 3,7 milioni di euro e si riferiscono principalmente alla svalutazione, per 2,3 milioni di euro, di due veicoli ferroviari (PESA ATR 220-036 e ATR 220-037) ad esito di specifico test d'impairment resosi necessario in seguito all'evidenza di taluni indicatori di perdite durevoli di valore, tra i quali la circostanza di doverne prevedere la dismissione prima del previsto, sostituendoli con due treni a trazione elettrica, in conformità agli accordi intercorsi con la società Trenitalia Tper Scarl.

La **"Variazione dei fondi per accantonamenti"** registra un accantonamento netto di 6,0 milioni di euro (2,5 milioni di euro nel 2021), in relazione; (i) all'incremento degli accantonamenti operati per fronteggiare i rischi correlati contenziosi con il personale parzialmente compensato dall'incremento dei tassi di interesse utilizzati per l'adeguamento del valore attuale del fondo; (ii) ai maggiori accantonamenti al fondo svalutazione magazzino effettuati per tener conto dell'obsolescenza di parte di esso e del lento rigiro del materiale in giacenza; (iii) ad altri accantonamenti a fondi rischi in relazione a contenziosi di varia natura.

Il **"Margine operativo (EBIT)"** è pertanto positivo per 1,8 milioni di euro registrando un decremento di 8,7 milioni di euro (10,5 milioni di euro nel 2021).

Gli **"Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari"** sono pari a 0,5 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel 2021.

Il **"Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento"** in riduzione di 8,7 milioni di euro, è positivo per 1,2 milioni di euro (9,9 milioni di euro nel 2021).

La voce **"(Oneri) / Proventi fiscali"** evidenzia un provento netto pari a 0,5 milioni di euro e registra una variazione di 5,2 milioni di euro. Sul decremento degli oneri fiscali incide principalmente il rilascio integrale delle attività per imposte anticipate, operato nel corso dell'esercizio 2021 in relazione all'intervenuto differente scenario di riferimento che non consente di prevedere che gli imponibili futuri siano in grado di riassorbire, in un ragionevole orizzonte temporale, le differenze temporanee e/o perdite fiscali che le avevano originate. Il provento fiscale netto consuntivato nel 2022 è invece conseguenza dell'adesione di TPER e delle sue controllate Dinazzano Po S.p.A. e MA.FER 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.

L'**"Utile dell'esercizio"**, pari a 1,7 milioni di euro, si decrementa di 3,4 milioni di euro rispetto al 2021 (5,1 milioni di euro).

Struttura patrimoniale-finanziaria

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata				
(Migliaia di euro)		31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Attività materiali		162.230	166.706	4.476
Attività immateriali		401	394	(7)
Attività per diritti d'uso		3.213	2.297	(916)
Partecipazioni		57.429	57.429	0
Attività/(passività) nette per imposte differite		0	(207)	(207)
Altre attività/(passività) non finanziarie		(22.934)	(23.469)	(535)
Attività nette non finanziarie non correnti	A	200.339	203.150	2.811
Rimanenze		12.313	13.450	1.137
Attività commerciali		73.149	52.540	(20.609)
Passività commerciali		(55.907)	(59.595)	(3.688)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito		3.450	1.990	(1.460)
Altre attività/(passività) nette		(9.852)	(28.156)	(18.304)
Capitale circolante netto	B	23.153	(19.771)	(42.924)
Capitale investito lordo	C=(A+B)	223.492	183.379	(40.113)
Fondi per accantonamenti	D	(46.842)	(49.247)	(2.405)
CAPITALE INVESTITO NETTO	E=(C+D)	176.650	134.132	(42.518)
Patrimonio netto	F	158.267	159.396	1.129
Prestiti obbligazionari		63.441	31.429	(32.012)
Altre passività finanziarie non correnti		347	1.253	906
Passività per beni in leasing non correnti		1.911	837	(1.074)
Attività finanziarie non correnti		(34.778)	(35.296)	(518)
Indebitamento finanziario netto non corrente	G	30.921	(1.777)	(32.698)
Quota corrente di prestiti obbligazionari		31.667	32.053	386

Situazione patrimoniale – finanziaria riclassificata

(Migliaia di euro)		31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Quota corrente di passività per beni in leasing		1.851	1.593	(258)
Attività finanziarie per contributi		(5.892)	(5.893)	(1)
Altre attività finanziarie correnti		(1.714)	(2.286)	(572)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		(38.450)	(48.954)	(10.504)
Indebitamento finanziario netto corrente	H	(12.538)	(23.487)	(10.949)
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	I=(F+G+H)	176.650	134.132	(42.518)

Al 31 dicembre 2022 le “**Attività nette non finanziarie non correnti**” sono pari a 203,2 milioni di euro e si incrementano di 2,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (200,3 milioni di euro).

La voce è costituita principalmente dalle “**Attività materiali**”, pari a 166,7 milioni di euro (162,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021). L’incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2021, pari a 4,5 milioni di euro è dovuto principalmente al saldo tra:

- › Gli investimenti, pari a 30,3 milioni di euro, relativi essenzialmente al materiale rotabile (29,1 milioni di euro) e per la restante parte ad opere infrastrutturali
- › Gli ammortamenti dell’esercizio, pari a 15,0 milioni di euro
- › Le svalutazioni per perdite di valore, rilevate in relazione a due veicoli ferroviari, come in precedenza commentato, per 2,3 milioni di euro
- › I contributi su investimenti, per 8,3 milioni di euro

La voce “**Altre attività/(passività) non correnti**” presenta un saldo netto negativo di 23,5 milioni di euro al 31 dicembre 2022 ed accoglie il saldo del debito verso l’Agenzia della mobilità SRM – Società Reti e Mobilità S.r.l., pari a 22,3 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 2022 il “**Capitale circolante netto**” presenta un valore complessivo negativo pari a 19,8 milioni di euro (rispetto al saldo positivo di 23,2 milioni di euro al 31 dicembre 2021). La variazione, pari a 42,9 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, è principalmente attribuibile a:

- › La variazione negativa delle “**Attività commerciali**” per 20,6 milioni di euro essenzialmente generata dalla riduzione dei crediti commerciali verso società controllate (-8,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021) e di quelli verso società collegate (-13,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021), per effetto dei maggiori incassi registrati in corrispondenza del termine dell’esercizio 2022
- › L’incremento delle “**Passività commerciali**” per 3,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente in conseguenza dei maggiori costi registrati nel corso dell’esercizio 2022
- › L’incremento delle passività nette correlate alla voce “**Altre attività/(Passività) nette**” per 18,3 milioni di euro, essenzialmente riconducibile allo stanziamento di debiti per investimenti da operare a fronte di acconti incassati su talune linee di contributi in conto investimenti

Per effetto di quanto sopra il “**Capitale investito lordo**” presenta un valore di 183,4 milioni di euro al 31 dicembre 2022, in diminuzione di 40,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (223,5 milioni di euro).

I “**Fondi per accantonamenti**” registrano un incremento netto rispetto al 31 dicembre 2021 pari a 2,4 milioni di euro dovuto essenzialmente al saldo tra:

- ▶ La riduzione dei fondi per benefici ai dipendenti (-3,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021) dovuta principalmente alla variazione intervenuta nelle basi tecniche economiche di stima secondo criteri attuariali della passività per trattamento di fine rapporto
- ▶ L’incremento degli altri fondi (+5,9 milioni di euro) in relazione ad accantonamenti operati per fronteggiare rischi ed oneri, parzialmente compensati dall’incremento dei tassi di interesse utilizzati per l’adeguamento del valore attuale dei fondi

Il “**Capitale investito netto**” è pertanto pari a 134,1 milioni di euro, con un decremento pari a 42,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (176,7 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 159,4 milioni di euro e si incrementa di 1,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (158,3 milioni di euro) per effetto del risultato economico complessivo dell’esercizio, al netto della distribuzione di dividendi per 2,5 milioni di euro deliberata con l’approvazione del bilancio dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

L’“**Indebitamento finanziario netto non corrente**” al 31 dicembre 2022 evidenzia un eccesso di attività sulle passività per 1,8 milioni di euro e si presenta in riduzione di 32,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente in conseguenza del rimborso della prima rata del prestito obbligazionario contratto dalla TPER nel corso del 2019 ed in scadenza nel 2024.

L’“**Indebitamento finanziario netto corrente**” al 31 dicembre 2022 evidenzia anch’esso un surplus di attività sulle passività per 23,5 milioni di euro e si presenta in miglioramento rispetto al 31 dicembre 2021 di 10,9 milioni di euro. Su quest’ultimo ha inciso positivamente l’incremento delle disponibilità liquide registrato, pari a 10,5 milioni di euro generato principalmente dal netto miglioramento del flusso di cassa generato dall’attività operativa della società.

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.

Posizione finanziaria netta			
(Migliaia di euro)	31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Prestiti obbligazionari	63.482	95.108	(31.626)
Passività per beni in leasing	2.430	3.762	(1.332)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(48.954)	(38.450)	(10.504)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	16.958	60.420	(43.462)

Al 31 dicembre 2022 la durata media dell’indebitamento finanziario della TPER è pari a circa 2 anni. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando che le uniche passività a tasso variabile sono costituite da passività per beni in leasing, l’indebitamento finanziario è espresso per il 96% a tasso fisso.

Al 31 dicembre 2022 la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 48,9 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide.

Gestione operativa e principali eventi del 2022

L'anno 2022 è stato fondamentale nel percorso di evoluzione del Gruppo TPER: molti sono gli obiettivi realizzati, molti altri li stiamo realizzando per i viaggiatori, lo sviluppo dei territori serviti e per tutti i nostri stakeholder.

Siamo oggi un gruppo industriale che integra diverse competenze dal trasporto su gomma a quello filoviario, dal trasporto ferroviario merci a quello passeggeri, dalle tecnologie sostenibili ai servizi innovativi di mobilità; pronti ad affrontare le sfide che quotidianamente comporta la gestione di una rete complessa ed essenziale per la mobilità delle persone e delle merci all'interno della Regione Emilia-Romagna.

Operiamo con esperienza, professionalità e alto senso di responsabilità, sostenuti da una solida compagine azionaria. Il mondo della mobilità sta attraversando una fase di profondi e rapidi cambiamenti: dalla rivoluzione tecnologica trainata dalla transizione energetica, allo sviluppo di tecnologie di supporto al guidatore, fino alla guida assistita, autonoma e connessa. In questo contesto, in considerazione della crescente domanda di mobilità e dell'età del parco mezzi e della rete infrastrutturale, diventa fondamentale ammodernare e potenziare il nostro sistema infrastrutturale, diventando punto di riferimento per lo sviluppo della mobilità del futuro sempre più sostenibile, sicura ed intelligente con nuovi servizi innovativi per i clienti.

Ogni giorno lavoriamo per garantire il raggiungimento degli standard più elevati sia per quanto riguarda la sicurezza degli utenti e dei lavoratori, sia per qualità dei servizi offerti.

GESTIONE DELLA FASE POST-PANDEMICA

Nel corso del 2022 è proseguita la nostra attività finalizzata al rilancio del TPL anche tramite verifiche sulla domanda di trasporto e sull'evoluzione che ha avuto e sta avendo il settore, tenendo conto dei nuovi scenari derivanti dalla crisi pandemica, nonché della pervasività dell'innovazione tecnologica. Abbiamo portato avanti la nostra azione in coerenza con le importanti evoluzioni nelle tecnologie e nella digitalizzazione a supporto non solo dei processi industriali, ma anche degli utenti in relazione all'utilizzo del mezzo pubblico da parte degli stessi.

Sebbene non siano stati raggiunti i dati pre-pandemia, il 2022 ha fatto registrare una graduale ripresa della domanda, grazie al rallentamento delle misure restrittive imposte per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19. I passeggeri trasportati segnano un +19% rispetto al 2021; anno, quest'ultimo, che aveva già evidenziato una ripresa seppur contenuta.

I dati positivi del 2022 evidenziano un elevato gradimento del servizio pubblico TPER rafforzato dalle politiche della Regione Emilia-Romagna che, anche con la collaborazione delle Amministrazioni locali, hanno sostenuto l'incentivazione all'uso del mezzo pubblico attraverso, ad esempio, le iniziative di fruizione gratuita di abbonamenti ("Salta Su" per studenti under 19 anni), promosse in sinergia con la Campagna Abbonamenti sostenuta da TPER.

Alla situazione emergenziale legata alla diffusione del COVID-19, che è perdurata per i primi mesi del 2022, ha fatto seguito un incremento esponenziale dei costi dei carburanti e dell'energia elettrica che si è ulteriormente acuito a seguito dell'inasprimento del conflitto russo-ucraino.

In tale contesto abbiamo costantemente tenuto monitorata la situazione aziendale, verificando i potenziali impatti sulla nostra pianificazione ed impegnandoci in ogni caso a mantenere i nostri impegni in termini di investimenti, di attenzione alla qualità dei servizi e ai nostri utenti. Tuttavia, il significativo incremento dei prezzi delle materie prime ha inciso in maniera non trascurabile sui nostri costi e sui risultati consuntivati.

Per il 2022 si segnala altresì che il Ministero dello Sviluppo Economico, tramite la Regione Emilia-Romagna, ha riconosciuto un'agevolazione riservata ai cittadini residenti nei Comuni interessati da attività di estrazione di idrocarburi.

Tale agevolazione è consistita in una quota di rimborso sull'importo dell'abbonamento annuale al trasporto (iniziativa in vigore anche per gli abbonamenti annuali 2020/2021). Abbiamo curato la relativa procedura dando la possibilità agli utenti, nel ricorso dei presupposti, di presentare richiesta relativa al rimborso Idrocarburi per abbonamenti acquistati dal 1° agosto 2020 al 31 luglio 2021, da febbraio 2022 (con termine ultimo per presentare la domanda del 30 aprile 2022).

PROMOZIONE DELL'INTERMODALITÀ E DIGITALIZZAZIONE

Nel corso del 2022 è proseguito il nostro focus sulla 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.

Abbiamo continuato a promuovere l'intermodalità dei servizi di trasporto attraverso l'implementazione di politiche di incentivazione tariffaria, gli Accordi di Mobility management (sia tramite car sharing che mezzi pubblici), le agevolazioni nell'utilizzo in via complementare di forme di mobilità pubblica, etc.

L'ulteriore azione di sviluppo del digitale nel sistema di bigliettazione intrapresa, al fianco della Regione Emilia-Romagna, ha rappresentato un importante fattore nella ripresa del sistema di trasporto e della domanda, andando a modificare gradualmente le abitudini dell'utenza, in particolare di quella occasionale. La digitalizzazione rappresenta infatti un fattore importante nell'ambito del programma complessivo di ridefinizione di un nuovo modello di mobilità che prevede maggiore intermodalità, ma anche fruibilità.

Pur continuando a garantire la fruibilità di tutti i metodi di pagamento precedentemente in essere, abbiamo lavorato per diffondere ulteriormente gli strumenti facilitatori dell'accesso ai trasporti, quali l'acquisto di titoli di viaggio tramite app e tramite sistema EMV di pagamento contactless con carta di credito o debito direttamente a bordo dei mezzi. Il significativo incremento del numero di titoli acquistati attraverso dette modalità, ed in particolare attraverso carta bancaria, conferma la bontà di sistemi basati su velocità, sicurezza e convenienza.

Il sistema EMV (sviluppato in collaborazione con TEP, START e SETA e co-finanziato dalla Regione Emilia-Romagna) è oggi presente sulla quasi totalità delle linee urbane e si prevede possa essere esteso fino a copertura totale della rete extraurbana nel corso del 2024.

Il 2022 ha inoltre fatto evidenziare un incremento dell'utilizzo della piattaforma digitale ROGER (applicazione multifunzionale di e-ticketing, infomobilità e assistenza globale di viaggio) che consente non solo di acquistare biglietti e abbonamenti, trasformando lo smartphone in un sostituto tecnologico del titolo di viaggio stesso, ma anche di pianificare un viaggio intermodale, con bus e treni regionali, ed effettuare i relativi pagamenti elettronici e le convalide a bordo dei mezzi.

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 pianificazione locale (specie dei PUMS), nel 2022 abbiamo proseguito nella promozione del servizio di car-sharing a flusso libero, con flotta totalmente elettrica, estendendone ulteriormente l'ambito territoriale: dopo Bologna, Ferrara, Casalecchio di Reno (BO) e Rimini, da maggio 2022 il servizio è stato infatti ampliato alla città di Imola.

Il servizio di "CORRENTE" consente di aprire la corsa in una città e di chiuderla in una città diversa. Dal suo avvio, il car-sharing a flusso libero Corrente si è dimostrato particolarmente utile anche per gli studenti universitari, per le imprese e propri dipendenti che hanno necessità di spostarsi, per esigenze lavorative o di altra natura, tra le diverse città.

La promozione del car-sharing è avvenuta anche attraverso la stipula di Accordi di *Mobility management*, con l'obiettivo di favorire il trasporto collettivo per la mobilità casa-lavoro e ridurre il tasso di inquinamento ambientale, soddisfacendo le esigenze di mobilità sistematica dei dipendenti. Tali convenzioni prevedono al loro interno – al fine di integrare ulteriormente l'utilizzo di modalità di trasporto non inquinanti – particolari forme di agevolazione per l'utilizzo del *car-sharing free floating* per i dipendenti delle Aziende aderenti.

Continuiamo ad essere impegnati e a monitorare ed aggiornare la nostra pianificazione aziendale al fine di individuare le migliori strategie di sviluppo del car-sharing e di forme di sharing mobility.

INVESTIMENTI NEL RISPETTO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

GRI 203-1

Nel 2022 è proseguito il nostro impegno in termini di rinnovo del parco mezzi e relative infrastrutture nonché in nuove tecnologie per una mobilità vicina alle esigenze dell'utenza. Gli investimenti del 2022 sono stati effettuati in attuazione del nostro Piano investimenti ed in linea con gli obiettivi della Regione Emilia-Romagna e dei PUMS delle Città di Bologna e Ferrara, secondo la strategia d'investimento già intrapresa da anni – indirizzata alla massima ecosostenibilità e al rispetto della programmazione nazionale e degli obiettivi di sostenibilità ambientale, collegati all'Agenda 2030, di riduzione dell'età media del parco mezzi, di decarbonizzazione del TPL, etc.

Parte degli investimenti sono stati effettuati attingendo alle risorse di diverse fonti di finanziamento (REACT-EU, Fondo complementare PNRR e nuovo PNRR che vanno ad aggiungersi ai finanziamenti già previsti fra cui il PSNMS RER, PSNMS Comuni 100k abitanti e PSNMS Comuni alto inquinamento etc.), opportunamente integrate con risorse reperite mediante autofinanziamento.

Nel 2022 abbiamo messo in esercizio 84 nuovi mezzi a basso impatto ambientale, in linea con gli indirizzi strategici delineati attraverso il piano investimenti che prevedono: (i) un maggior impiego di veicoli elettrici, secondo un approccio di sviluppo graduale e progressivo al fine di testare le innovazioni tecnologiche, monitorando al contempo le dinamiche del mercato legate allo sviluppo delle tecnologie elettriche a ricarica; (ii) l'impiego di veicoli ibridi e a gas naturale, CNG e alimentati a metano liquido-LNG, specie per il servizio suburbano ed extraurbano, in quanto più adatti alle percorrenze più lunghe; (iii) l'inserimento di veicoli alimentati ad idrogeno per il servizio urbano.

Prosegue, pertanto, il nostro percorso volto a realizzare un sistema "integrato" di mezzi di trasporto basato su diverse modalità di alimentazione, tutte ugualmente valide ed efficienti a seconda dei differenti ambiti di servizio.

AVVIO DEGLI INTERVENTI RELATIVI AL LOTTO 1 SECONDO LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEL PIMBO

Nel 2022 abbiamo continuato a farci 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.

In particolare, per il 2022 si segnala la predisposizione della Project Review del Progetto Definitivo, in linea con le indicazioni ricevute dagli Enti competenti a livello locale, la cui documentazione è stata oggetto di presentazione alla Conferenza di Servizi del Comune di Bologna. Sono stati inoltre attuati gli interventi e portate avanti le attività di nostra competenza concordate in sede di Collegio di Vigilanza.

Al momento si è in attesa della definizione dell'istruttoria amministrativa finalizzata all'emissione del Decreto interministeriale propedeutico all'erogazione delle risorse ed al conseguente avvio operativo degli investimenti previsti dal progetto e delle procedure di gara per la fornitura dei filobus. Al riguardo, auspichiamo una rapida definizione di tale iter per poter dare avvio alle attività ed agli investimenti di nostra competenza.

POLITICHE DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Anche nel 2022 abbiamo attivamente collaborato, nella realizzazione delle iniziative assunte dalle Istituzioni a supporto della domanda, nel rispetto degli obiettivi di sviluppo del TPL previsti dalla regolamentazione nazionale e locale. In particolare, è stata data piena attuazione operativa agli interventi inerenti all'integrazione tariffaria "Mi muovo anche in città", nonché alle azioni di gratuità messe in campo dalla Regione Emilia-Romagna (quali, ad esempio, la formula "Salta Su" dedicata ai minori di 19 anni), a cui si aggiungono le iniziative di Mobility management (volte a garantire i collegamenti verso le aree produttive/industriali e facilitare il raggiungimento dei luoghi di lavoro da parte dei dipendenti di Aziende ed Enti).

Con riferimento alle iniziative di gratuità della Regione Emilia-Romagna, si evidenzia altresì il nostro impegno nell'ambito della relativa attuazione operativa, attraverso lo sviluppo di sistemi informativi adeguati alla gestione anche per conto delle altre Aziende del TPL regionale.

Si segnala che, anche in forza dei citati provvedimenti - i quali sono stati promossi sinergicamente attraverso un'importante campagna abbonamenti - nel 2022 il numero complessivo di abbonati annuali al trasporto pubblico di TPER è risultato in aumento del 25,7% rispetto al 2021 e di oltre il 20% rispetto al 2019 (pre-Covid).

Alle iniziative sopra citate si aggiunge nel 2022 il c.d. "Bonus trasporti" (agevolazione legata al reddito, prevista dal Governo a partire dal mese di settembre 2022), a cui abbiamo dato puntuale attuazione, implementando procedure amministrative coerenti con quelle dettate dal Ministero. Le iniziative a supporto della domanda in ottica di equità sociale sono al pari rilevanti proprio per gli obiettivi di sviluppo del TPL. L'operazione relativa al "BONUS TRASPORTI" è stata gestita attraverso la sezione e-commerce del nostro sito internet, a cui è possibile accedere per sottoscrivere o rinnovare un nuovo abbonamento annuale, nonché potenziando le biglietterie (sportelli aperti al pubblico) di Bologna e Ferrara, con un lavoro importante, soprattutto in considerazione della rilevante adesione a tale forma di agevolazione.

PROSEGUIMENTO DEL PROGETTO DI AGGREGAZIONE DELLE AZIENDE

Nel corso dell'ultimo semestre 2022 è stato riavviato formalmente il progetto di studio per l'aggregazione tra Aziende del TPL regionale, in coerenza con le linee guida della Regione Emilia-Romagna, del Comune e della Città Metropolitana di Bologna, e dei Soci delle rispettive società coinvolte. Le nuove attività hanno preso avvio nel solco del lavoro già intrapreso nel corso del 2021 di aggiornamento dello studio dedicato, anche tenendo conto dei percorsi di sinergie industriali già intraprese, unitamente alle altre aziende della Regione Emilia-Romagna.

In tale contesto, a partire dalla fine del 2022, oltre alla parte di studio tecnico, è proseguito il confronto tra la Regione Emilia-Romagna, gli Enti locali coinvolti ed i rappresentanti delle singole aziende di TPL (ad oggi Seta S.p.A. e Start Romagna S.p.A.) volte a definire l'iter per l'attuazione del progetto industriale, nonché per la definizione dei possibili scenari organizzativi e realizzativi dell'operazione. L'aggiornamento dello studio è attualmente in fase di analisi ed approfondimento, tenendo conto di temi importanti quali le proroghe dei contratti di servizio nei diversi bacini di riferimento ed il contesto regolatorio ed economico del settore.

Eventi successivi al 31 dicembre 2022

TPH2, LA NUOVA SOCIETÀ PER GLI IMPIANTI INTEGRATI DI RICARICA A IDROGENO

Nel corso del mese di gennaio 2023 è stata costituita la nuova società TPH2, che rappresenta un primo punto di svolta di un percorso iniziato nell'autunno scorso, quando il Gruppo ha iniziato a lavorare al progetto idrogeno come parte dell'energy mix destinato al trasporto pubblico locale nei due bacini di Bologna e Ferrara.

La nuova società del Gruppo è costituita tra TPER S.p.A. (che ne detiene il 51%) e HGENERATION S.r.l., società della divisione italiana del gruppo Wolf tank, leader internazionale nello sviluppo e realizzazione di soluzioni per la mobilità ad idrogeno.

A conferma della consuetudine di operare in partnership con soggetti che hanno sviluppato competenze specifiche di settore – era già stato individuato, con selezione pubblica, un partner operativo-industriale, in un'azienda del Gruppo Wolf tank, per la costituzione della società.

Un ulteriore passo nel percorso ecologico del Gruppo che continua a investire sull'uso di energia pulita per la transizione energetica. TPH2 si occuperà di realizzare gli impianti integrati per la ricarica di idrogeno per gli autobus, secondo quanto previsto dalle scadenze del PNRR.

Trova in questo modo attuazione quanto già previsto nell'accordo firmato tra Comune di Bologna, la Capogruppo TPER ed agenzia per la mobilità SRM per rinnovare il parco veicoli del servizio di trasporto pubblico locale con mezzi ad emissioni zero con 127 mezzi, una delle azioni di rinnovo della flotta circolante e delle infrastrutture essenziali che rientrano nel percorso di decarbonizzazione urbana che punta alla neutralità climatica entro il 2030 di Bologna, inserita tra le 100 città europee a impatto zero nell'ambito della missione Horizon Europe della Commissione Europea.

Analogo protocollo è in via di definizione con il Comune di Ferrara per 10 ulteriori mezzi, sempre finanziati dal PNRR.

CONTENZIOSO TRIBUTARIO IRAP 2011

In data 30 gennaio 2023 con sentenza della Corte di Giustizia di secondo grado dell'Emilia-Romagna veniva rigettato l'appello presentato dalla Capogruppo TPER avverso la sentenza n.255/2016 emessa dalla Commissione Tributaria Provinciale Bologna.

I fatti originano dalla notifica di avviso di accertamento con il quale l'Agenzia delle Entrate, per l'annualità 2011, contestava complessivamente una maggiore imposta IRAP accertata di 1,3 milioni di euro, oltre sanzioni ed interessi.

La questione principale verteva sulla convinzione di ATC in liquidazione di non operare in regime di concessione e tariffa. Conseguentemente la medesima società considerava di poter legittimamente fruire della deduzione forfettaria del costo del lavoro dall'IRAP di cui all'art.11 del D. Lgs. n.446/1997. L'Agenzia delle Entrate riteneva l'opposto e, in forza dell'art. 173 del D.P.R. n.917/1986 e della responsabilità solidale in caso di fusione, indirizzava la sua pretesa anche nei confronti di TPER S.p.A.

Con sentenza n.2/8/2020, pronunciata il 15 novembre 2019, la Commissione Tributaria Regionale rigettava l'appello del contribuente TPER. In particolare, la decisione d'appello riteneva fossero da disattendere le eccezioni di merito, concernenti la fondatezza del recupero dell'IRAP perché già decise, in senso favorevole all'Amministrazione, nel quale era parte ATC S.p.A. in liquidazione, avente ad oggetto il medesimo avviso di accertamento in discussione.

La società TPER S.p.A. impugnava la sentenza n.2/08/2020 chiedendo la cassazione della stessa; nessuna ulteriore impugnazione coltivava invece la società ATC in liquidazione, nei cui confronti la decisione diveniva definitiva.

La Corte di Cassazione sezione V, con sentenza n.6610 resa all'udienza del 23 febbraio 2022 ha cassato con rinvio la sentenza della Commissione Tributaria Regionale dell'Emilia-Romagna, sulla base della constatazione di una motivazione apparente che non contemplava le ragioni della decisione. Ad esito di detta sentenza TPER ha formulato istanza di riassunzione del giudizio, che tuttavia è stata decisa in senso sfavorevole alla ricorrente, confermando la sentenza impugnata.

Si evidenzia che il rischio di soccombenza non comporta significativi esborsi a carico della Società, alla luce della circostanza che l'ammontare dell'imposta risulta già versata. Ad ogni modo, avverso la decisione della Commissione Tributaria Regionale dell'Emilia-Romagna TPER sta valutando l'opportunità di impugnare la decisione presso la Corte di Cassazione.

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 TPER 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 apposito consenso agli obbligazionisti. L'Assemblea degli Obbligazionisti, riunitasi in data 18 maggio 2023, all'unanimità ha deliberato di acconsentire alla costituzione del Security Package anche in parziale deroga dell'art. 5.6 dei termini e delle condizioni del prestito obbligazionario, a fronte dell'estensione delle garanzie correlate ai crediti da indennità da cessazione dei bacini di Bologna e Ferrara anche nei confronti degli Obbligazionisti.

EMERGENZA MALTEMPO

A partire dal 5 maggio 2023 una forte ondata di maltempo ha interessato, in particolare, le provincie di Bologna, Forlì-Cesena e Ravenna. Secondo i dati forniti dalla Regione Emilia-Romagna sono 23 i fiumi ed i corsi d'acqua esondati nella regione e 13 quelli che hanno superato il livello di allarme. A seguito delle intervenute alluvioni le infrastrutture stradali e ferroviarie hanno subito ingenti danni con conseguenti impatti sui servizi erogati e sulla mobilità delle persone.

Il Gruppo, in coordinamento con le unità di crisi predisposte da autorità ed istituzioni, monitora costantemente la situazione garantendo, ove possibile e compatibile con condizioni di sicurezza, i servizi di trasporto pubblico locale. Al contempo si sta procedendo ad una ricognizione degli eventuali danni subiti dai mezzi e dalle infrastrutture viarie al fine di rimodulare adeguatamente il servizio assicurando la mobilità delle persone.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'anno 2023 prosegue l'attuazione del piano di trasformazione del Gruppo verso un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità che pone al suo centro la sostenibilità, la sicurezza e l'innovazione. Oltre a trovare piena attuazione le azioni avviate molti sono gli obiettivi che stiamo realizzando a servizio dei viaggiatori e di tutti gli stakeholder dei territori serviti.

Prevediamo un 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.

Alla luce del quadro di riferimento per il 2023, che prospetta un contesto macroeconomico ancora incerto in considerazione del protrarsi della crisi geopolitica in corso, si stima che il volume dei passeggeri possa registrare un incremento contenuto rispetto al 2022, ed ancora non in linea rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019.

Gli obiettivi di Gruppo saranno perseguiti mantenendo l'impegno di una sana ed equilibrata struttura finanziaria.



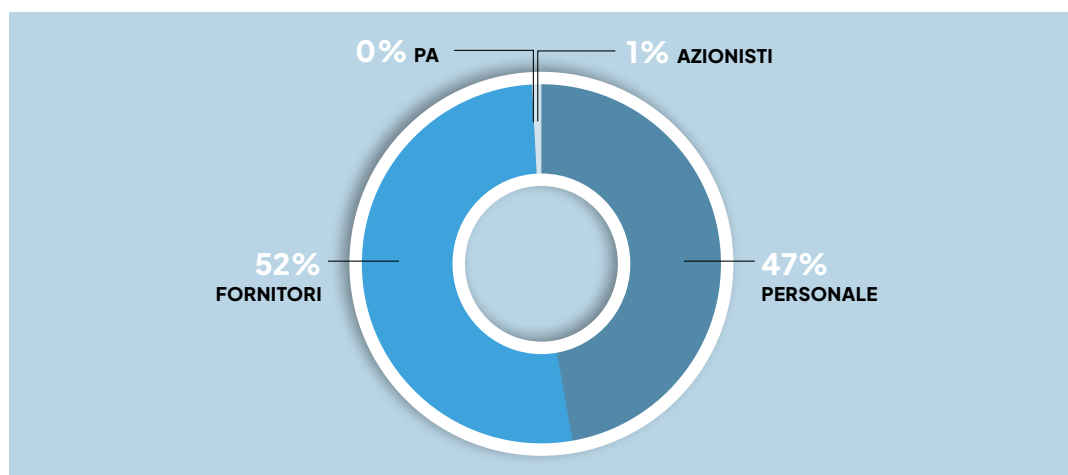
Valore economico distribuito

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 47% sia destinato ai dipendenti, il 52% ai fornitori, l'1% agli azionisti.

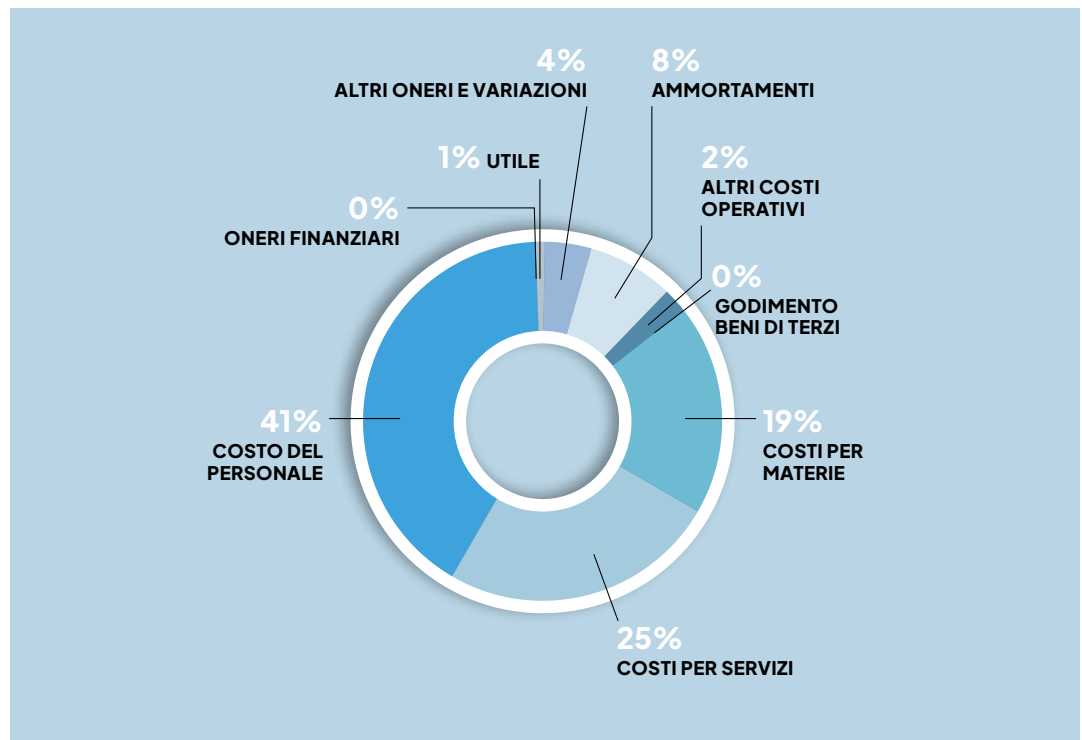
Valori in euro/000	2021	2022
Costo del personale	89.159	89.741
Costi per servizi	56.416	55.939
Costi per materie	29.512	40.971
Godimento beni di terzi	5.942	1.095
Altri costi operativi	4.106	4.185
Ammortamenti	16.630	16.921
Altri oneri e variazioni	1.605	8.770
Oneri finanziari	597	529
Utile	5.119	1.687

VALORE DISTRIBUITO



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 41% 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 46% del valore distribuito (include materie prime, servizi, godimento beni di terzi e altri costi), mentre l'8% del valore è destinato alla ricostruzione del capitale investito (ammortamenti). Quote minori sono rispettivamente destinate ad altri oneri e variazioni e ai finanziatori per la remunerazione del credito.

EVIDENZA RIPARTIZIONE COSTI E UTILE



Nota:
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 2022 TPER ha ricevuto contributi in conto impianti a fronte degli investimenti effettuati per 3,5 milioni di euro dalla Regione Emilia-Romagna e per 2,1 mln di euro dal MIT.

Sempre per investimenti, ha ricevuto 17,5 mln dal Comune di Bologna, 2,9 mln da AMI e 2,5 mln da SRM, le agenzie della mobilità rispettivamente di Ferrara e Bologna.

In parte corrente TPER ha ricevuto dalle agenzie della mobilità SRM e AMI circa 13,7 milioni come ristori per i mancati ricavi dovuti a Covid-19 e circa 12,2 milioni come contributo per i maggiori costi del CCNL. TPER ha ricevuto inoltre 1,5 milioni di euro dal Ministero del Lavoro come contributo per gli oneri di malattia (L. 266/2005).

Per maggiori dettagli sui contributi pubblici ricevuti, si rimanda al paragrafo Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e vantaggi economici L 124/2017.

Contributi	
Agenzia delle Dogane	1.817.199
Agenzia Entrate	1.554.069
Agenzie della mobilità	13.700.389
AMI Ferrara	5.260.073
Comune di Bologna	17.538.520
Comune di Ferrara	1.469.670
Comune di San Lazzaro	275.222
Ministero del Lavoro	1.485.279
Ministero Infrastrutture e Trasporti	2.149.162
Regione Emilia-Romagna	3.513.395
SRM Bologna	12.218.065
TOTALE INCASSATO	60.981.044

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 garantisce 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 CO2 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.

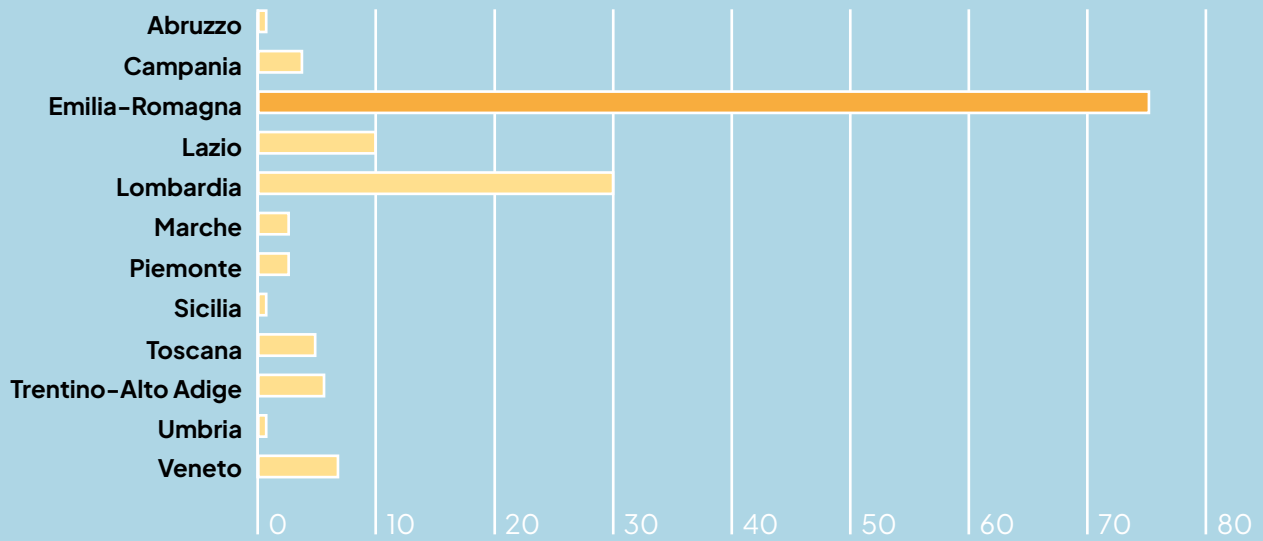
Con riferimento all'impatto diretto, l'analisi è volta a determinare gli impatti economici dovuti all'attività dell'azienda ed è stata compiuta tenendo conto dei dati di bilancio consolidato, prendendo in considerazione sia la gestione operativa, ovvero i dati di conto economico, sia le spese per gli 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 72% della spesa TPER per costi operativi (analizzate aziende per costi complessivi pari a oltre 74 milioni tra costi per servizi, materie prime e godimento beni di terzi) e il 97% dei costi per investimenti. Complessivamente sono stati analizzati i bilanci delle aziende con un importo della spesa superiore a 35mila euro, ovvero le 173 aziende per spesa (il 54% dei costi complessivamente analizzati).

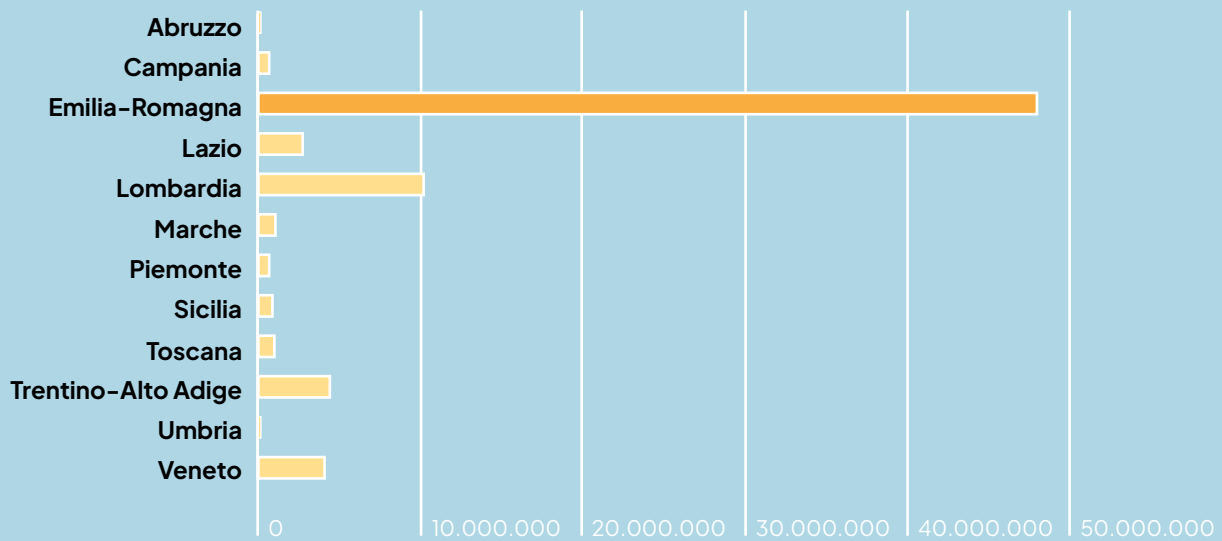
Rispetto all'analisi svolta, si riporta la distribuzione dei principali fornitori di TPER sul territorio per numero di fornitori e per importi spesi, considerando sia i costi operativi sia gli investimenti. Il dato considerato è quello della sede legale come reperita da dati di AIDA - Bureau Van Dijk.

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

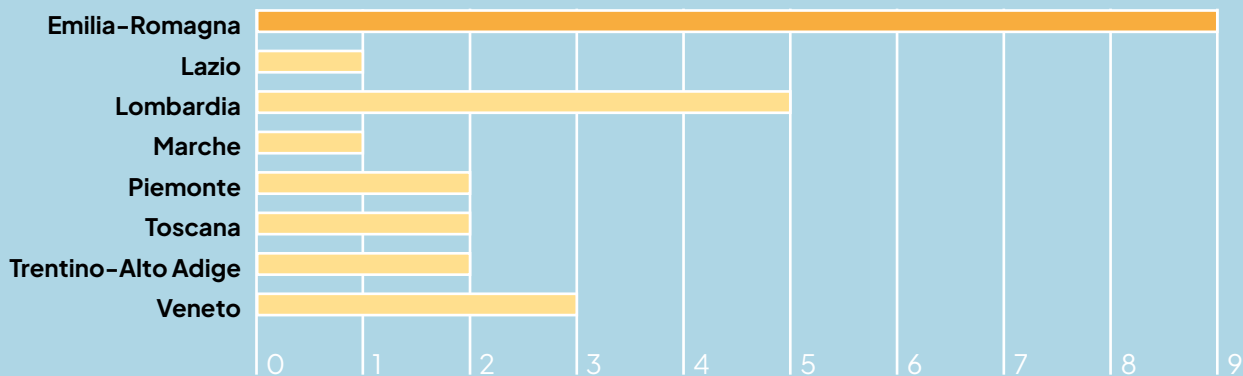
LOCALIZZAZIONE FORNITORI COSTI OPERATIVI (num.)



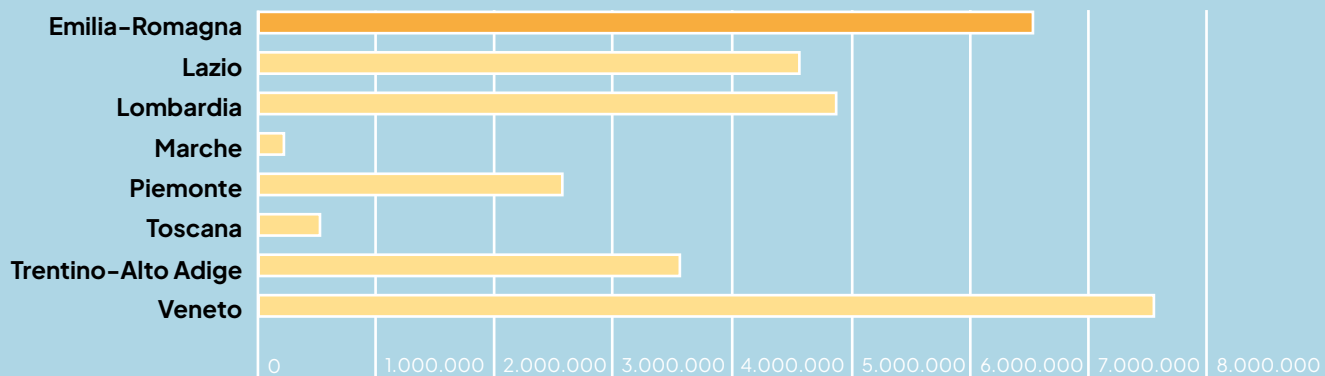
LOCALIZZAZIONE FORNITORI COSTI OPERATIVI (importi in €)



LOCALIZZAZIONE FORNITORI INVESTIMENTI (num.)



LOCALIZZAZIONE FORNITORI INVESTIMENTI (importi)



Molti fornitori operativi sono sul territorio regionale (intesi come fornitori locali) sia per numero (oltre il 51% del campione analizzato) che per importo di spesa (circa il 65% del campione).

Per gli investimenti la distribuzione delle imprese cambia: è localizzato nel territorio regionale e si configura come fornitore locale circa il 35% del campione per numero aziende, il 22% 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.



IMPATTO DIRETTO (GRUPPO TPER)

Si riporta di seguito l'impatto diretto negli anni.

	Valore aggiunto VA (000euro)	Oneri fiscali (000euro)	Numero dipendenti (num)
2022	117.188	-460	2.345
2021	141.247	5.534	2320
2020	146.576	1.598	2.486

IMPATTO INDIRETTO (PRIMA LINEA FORNITORI)

	Incidenza VA (000euro)	Oneri fiscali (000euro)	Numero dipendenti (num)
2022			
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			
Da gestione ordinaria	38.291	851	543
Da gestione investimenti	6.966	139	92
Totale	45.258	990	635

2020			
Da gestione ordinaria	45.803	1.606	757
Da gestione investimenti	5.798	293	72
Totale	51.601	1.899	829

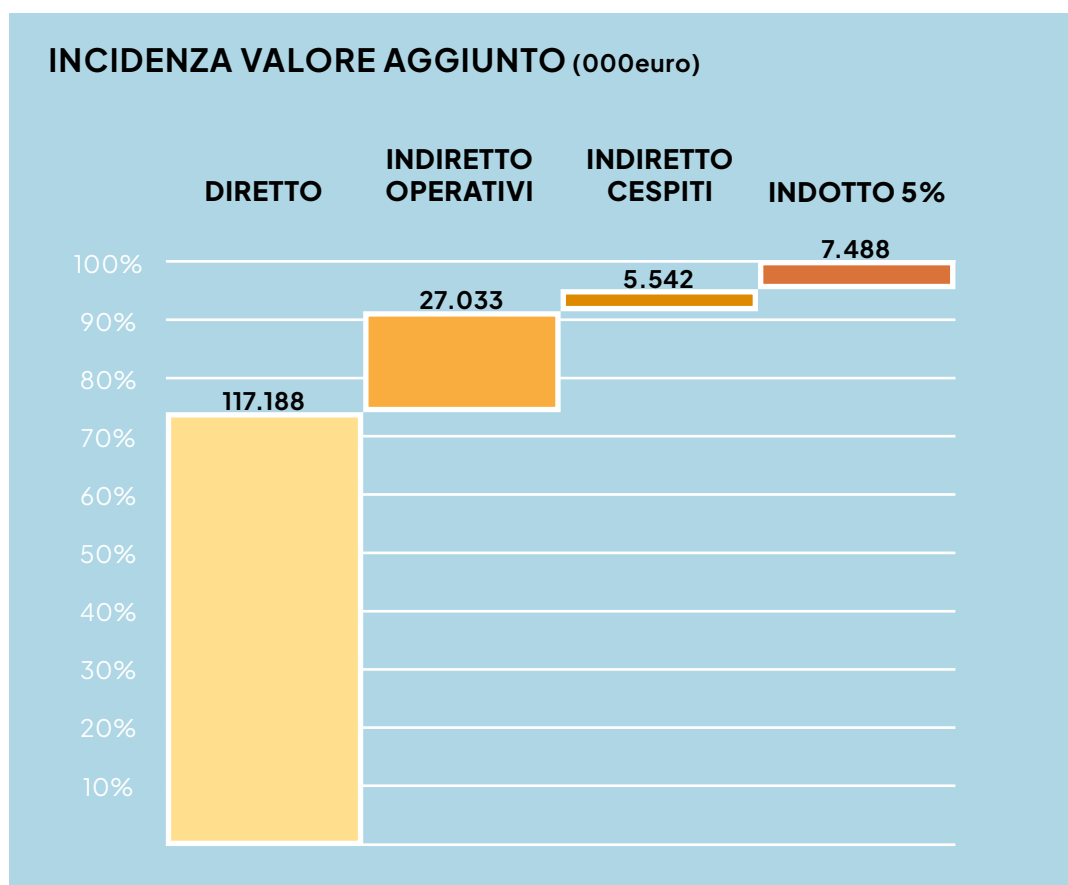
IMPATTO INDOTTO

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

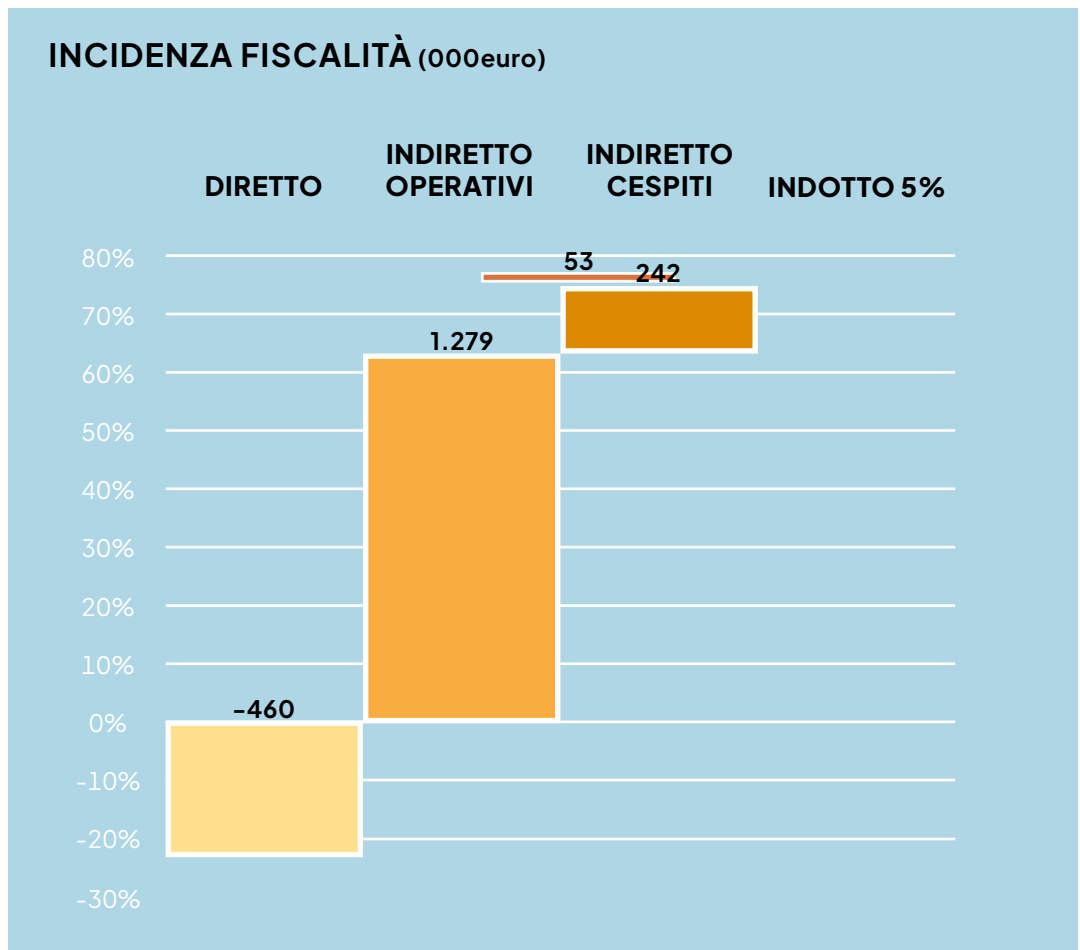
Anno	Incidenza VA (euro)	Oneri fiscali (euro)	Numero dipendenti (num)
2022	7.488	53	152
2021	9.325	326	148
2020	2.079	72	34

VALORE ESTESO TPER

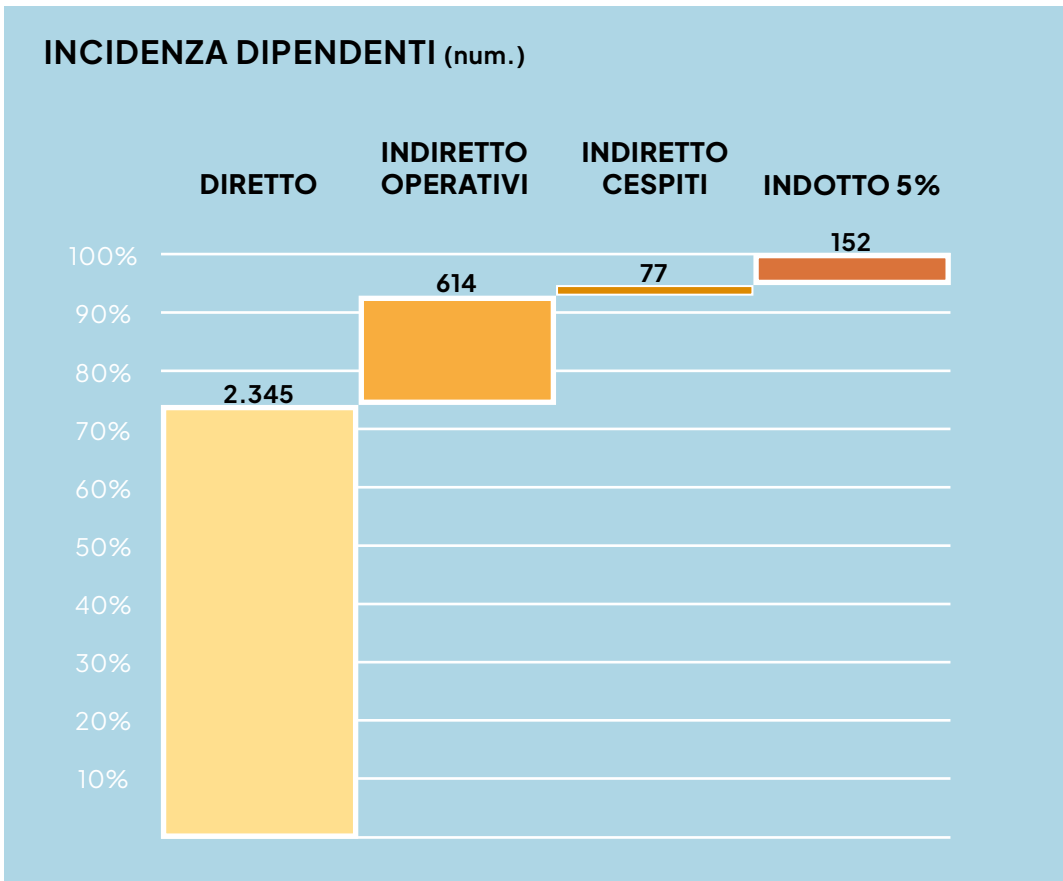
Valore esteso TPER			
	Valore aggiunto (000Euro)	Fiscalità	Dipendenti
Diretto	117.188,00	- 460,00	2.345,00
Indiretto operativi	27.033,48	1.279,39	614,11
Indiretto cespiti	5.541,76	241,60	77,21
Indotto (5%)	7.488,16	53,05	151,82
Totale valore esteso	157.251,40	1.114,05	3.188,13



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.



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



DNF

INFORMATIVA DI SOSTENIBILITÀ DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO (D.LGS 254/2016)

GRI 2-6

DNF

Il gruppo TPER

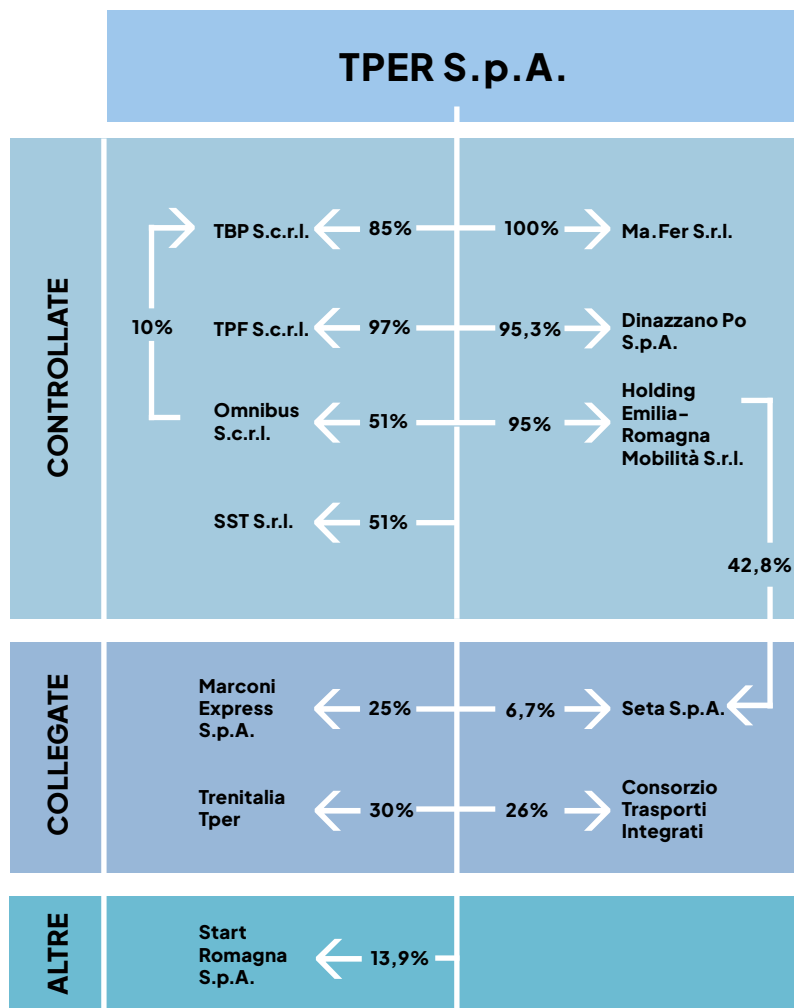
TPER detiene partecipazioni azionarie in 12 società, prevalentemente operanti nel settore dei trasporti di passeggeri e merci, di cui 7 controllate e 4 collegate e 1 partecipata.

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.

In particolare, 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 inoltre 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 Trenitalia Tper (subentrata al Consorzio Trasporti Integrati S.c.r.l.), nella quale sono confluiti a far data dal primo gennaio 2020 i rami di azienda delle due società. Trenitalia Tper gestirà per 15 anni (rinnovabili fino a 22) l'intero servizio ferroviario della Regione Emilia-Romagna.

La composizione del Gruppo TPER al 31/12/2022 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 consorziali Omnibus e TPB per il bacino di Bologna ed SST e TPF per quello di Ferrara
- ▶ 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, 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

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 2022, la società ha consuntivato ricavi operativi per 25.726 migliaia di euro ed utile di 701 migliaia di euro.

Ricavi operativi
26mln €
 Utili
701.000 €

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 2022 la società ha consuntivato ricavi operativi per 23.008 migliaia di euro e un utile di esercizio pari a 318 euro.

Ricavi operativi
23mln €
 Utili
318 €

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 2022 la società ha consuntivato ricavi operativi per 22.889 migliaia di euro ed una perdita di esercizio pari a 1.559 migliaia euro.

Ricavi operativi
23mln €
 Utili
1.559.000 €

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 da 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 2022 ricavi operativi per 111.042 migliaia di euro ed un utile di 280 euro.

Ricavi operativi
111mln €
 Utili
280 €

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 2022 la società ha consuntivato ricavi operativi per 12 migliaia di euro e un utile di esercizio pari a 647 euro.

Ricavi operativi
23.000 €
 Utili
647 €

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 2022 ricavi operativi per 30.318 migliaia di euro ed un utile di 55 euro.

Ricavi operativi
30mln €
 Utili
55 €

SST S.r.l.

SST gestisce servizi di trasporto scolastico, trasporto in genere e servizi per la mobilità nel bacino ferrarese. 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 2022 la società ha consuntivato ricavi operativi per 4.461 migliaia di euro ed un utile di esercizio pari a 228 migliaia di euro.

Ricavi operativi
4,5mln €
 Utili
228.000 €

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

Dopo due anni di restrizioni, il 2022 è stato per l'Italia l'anno di una ripresa più sostenuta, in cui il paese ha finalmente riassorbito una buona parte del Prodotto Interno Lordo (PIL) perso nel 2020, assestandosi al 3,7%. Complessivamente nel 2022 il PIL è aumentato e il mercato del lavoro ha avuto un andamento molto più dinamico che in passato. Tuttavia con l'inizio della guerra in Ucraina, la conseguente crisi energetica e l'aumento generalizzato del costo della vita, ci sono state nuove difficoltà da superare e le prospettive per il prossimo futuro sono più incerte.

Con riferimento all'inflazione, i prezzi avevano iniziato ad aumentare già a fine 2021 a causa di tutte le distorsioni create dalla pandemia, come la mancanza di molti materiali e la strozzatura nelle catene di produzione, provocate in particolare dalla maggiore difficoltà nel reperire le materie prime necessarie alla produzione. La guerra in Ucraina si è inserita quindi in una situazione già molto complessa, contribuendo all'incremento dei costi del gas e dell'energia in generale.

Nel 2022 l'inflazione ha raggiunto l'8,1%, contro una media dell'1,6% del periodo 2013-2019. Il livello dei prezzi influenza negativamente le prospettive di crescita.

Questo ha comportato una decisa reazione delle banche centrali che hanno perseguito la stabilità dei prezzi attraverso l'aumento dei tassi e una politica monetaria restrittiva. La reazione della BCE potrebbe per altri versi contribuire al rallentamento della crescita economica nell'Eurozona influenzando la domanda di beni e servizi da parte dei consumatori e gli investimenti delle imprese, oltre a porre un'ulteriore sfida alle finanze dello stato, in particolare in paesi ad elevato debito pubblico, dal momento che l'aumento del tasso di interesse di riferimento rende più costoso l'indebitamento.

Dal punto di vista industriale, i forti rincari dell'energia hanno avuto contraccolpi notevoli nella produzione industriale. Le aziende hanno di fatto razionato il gas, chiudendo linee di produzione troppo energivore, allungando il periodo di chiusura estiva, chiedendo la cassa integrazione per i dipendenti. Secondo i dati ISTAT, la produzione industriale a fine 2022 è risultata in calo soprattutto nei settori dove l'uso di energia è più intensivo.

Il 2022 d'altra parte è stato un buon anno per il mercato del lavoro, che è stato particolarmente dinamico soprattutto nella prima parte dell'anno per poi stabilizzarsi nella seconda parte. Secondo i dati di Banca d'Italia, da gennaio a ottobre nel settore privato (escluso quello agricolo) sono stati creati 350 mila posti di lavoro aggiuntivi tra i dipendenti, prevalentemente stabili e a tempo indeterminato: più del 90 per cento delle attivazioni infatti ha riguardato posizioni permanenti, in forte aumento rispetto ai primi dieci mesi del 2021 quando erano poco più del 30 per cento.

Il tasso di disoccupazione, cioè il numero di persone che cercano un lavoro sul totale della popolazione attiva, è in calo di un punto percentuale rispetto a dicembre 2021. Il tasso di disoccupazione giovanile è sceso al 22,1 per cento, così come è diminuito il numero di inattivi tra i 15 e i 64 anni, con il tasso di inattività generale al 34,3 per cento.

L'economia italiana ha mostrato una forte dinamicità nei primi tre trimestri del 2022, trainata soprattutto dalla domanda interna (consumi delle famiglie e investimenti). Nell'ultimo trimestre 2022 gli indicatori mostrano una stabiliz-

zazione, facendo prevedere un rallentamento nei mesi successivi come conseguenza dell'elevato tasso di inflazione e del suo effetto su reddito disponibile reale e sui costi delle imprese.

Lo scenario internazionale resta infatti caratterizzato da inflazione in graduale decelerazione ed elevata incertezza legata al conflitto tra Russia e Ucraina e alle tensioni nel settore finanziario.

Le nuove sfide legate all'incertezza geopolitica sorte a seguito del conflitto tra Russia e Ucraina si ripercuotono negativamente sulla crescita dell'economia globale. La crescita del PIL per l'Italia è attesa allo 0,7% nel 2023.

DNF

Il quadro normativo e regolatorio

GRI 2-6

Le diverse attività gestite da TPER fanno riferimento a un complesso sistema di norme relative ai servizi di interesse economico generale a rilevanza economica di derivazione comunitaria, come recepite dalla legislazione nazionale e regionale.

La legislazione tiene conto sia degli aspetti connessi alle politiche nazionali e internazionali su concorrenza e modalità di gestione, nonché dei criteri di sostenibilità e accessibilità dei servizi nei confronti dell'utenza. In considerazione del notevole impatto del settore trasporto sull'ambiente, le policy riguardano inoltre la riduzione dell'impatto ambientale in termini di produzione di CO2 e altri gas serra, attraverso un'incentivazione all'utilizzo del trasporto collettivo o condiviso, rispetto al trasporto privato e al passaggio a fonti energetiche più pulite.

TPER rispetta tutte le norme di riferimento e adotta piani in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile internazionali e locali.

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

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) ed il Regolamento Europeo 1370/2007, nonché le norme attuative regionali.

Con riferimento alle risorse destinate ai trasporti, con la L. 228/2012 (articolo 1, comma 301) è stato istituito il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (Fondo TPL), anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. A partire dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dalle norme del DL n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il riparto. Nello specifico, tale norma ha previsto, oltre alla dotazione del Fondo, anche la suddivisione fra le regioni, tenendo conto: (a) di una quota del 10%, da incrementare negli anni fino a raggiungere il 20%, sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento registrato, e (b) di una quota del 10%, da incrementare fino a raggiungere il 20%, sulla base del rispetto dei costi standard (di cui all'art. 1 comma 84 della L. 147/2013). Per la quota residua si prevede una riduzione annuale del 15% del valore dei contratti che, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, non risultino affidati con gara (o laddove non sia almeno stato pubblicato il relativo bando).

Sempre con l'obiettivo di favorire il rinnovo del parco autobus, sono intervenute ulteriori norme, che hanno limitato progressivamente la possibilità di acquistare e mettere in circolazione i mezzi più vetusti ed inquinanti. In particolare, a decorrere dal 1° gennaio 2019, è vietata la circolazione di veicoli Euro 0 (art. 1, comma 232, L. n. 190 del 2014).

La norma ha inoltre disincentivato la circolazione dei vecchi bus inquinanti, alimentati a benzina o gasolio e di tipo euro 0 o euro 1, perimetro successivamente esteso agli euro 2 e 3, destina risorse alla sicurezza del trasporto ferroviario, introduce sistemi di conteggio dei passeggeri e di bigliettazione elettronica.

La legge di bilancio per il 2018 (L. 205/2017) ha successivamente previsto due modifiche all'entità del Fondo. È stata infatti disposta una riduzione di 58 milioni di euro, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo. Al contempo sono state stanziare risorse (500.000 euro per l'anno 2018, 2 milioni di euro per l'anno 2019 e 1 milione di euro per l'anno 2020) per assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso ai passeggeri in caso di emergenza.

La stessa legge di Bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71) ha previsto la possibilità di utilizzare fino a 100 milioni di euro del Fondo mezzi per il finanziamento di progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile, coerenti con i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) ove previsti dalla normativa vigente, per l'introduzione di mezzi ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto. Un terzo delle risorse del Fondo è attribuito ai comuni capoluogo delle città metropolitane e ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati a adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Il DL n. 183 del 2020 ha previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma continuassero ad applicarsi anche per l'anno 2021. La legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio per l'esercizio 2022 e per il triennio 2022–2024), ha disposto l'entità del Fondo per l'anno 2022 e con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 64 del 2022 è stata concessa alle Regioni a statuto ordinario un'anticipazione dell'80 per cento del Fondo nazionale. Il decreto interministeriale n. 421 del 2022 ha stabilito il riparto del saldo per l'anno 2022 delle risorse del Fondo nazionale del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

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 ciclopeditale 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, si è sviluppata l'attività dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) che, ai sensi dell'articolo 37 del DL 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.



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.

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 climateranti 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).

IL 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 disuguaglianze 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.

PRIT IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Gli obiettivi fissati dalla Regione Emilia-Romagna sono: a) implementare l'utilizzo del trasporto pubblico, per ragioni di carattere ambientale, e di renderlo efficiente e sostenibile, tenuto conto del fatto che le risorse naturali sono limitate; b) garantire la solidità economico e finanziaria del sistema, per continuare a creare valore sul territorio; c) privilegiare l'innovazione e il servizio, a vantaggio degli utenti, incentivando sistemi di tariffazione integrata e bigliettazione elettronica, oltre che migliorando il comfort di viaggio e la qualità complessiva del servizio, anche attraverso il rinnovo dei mezzi.

Si tratta di obiettivi sfidanti e complessi, ma necessari, in quanto riflettono le dinamiche socioculturali e le esigenze di natura ambientale. Allo stesso tempo, tali obiettivi si basano su un modello in grado di mantenere e sviluppare, nel medio-lungo periodo, un sistema di gestione a carattere industriale sostenibile, in grado di crescere e generare valore, condiviso con il territorio di riferimento.

AGENDA METROPOLITANA SVILUPPO

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 Metropolitan, 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 Metropolitan (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 fondano 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

PTM – IL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO

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

Le sfide individuate dal nuovo strumento di pianificazione metropolitana: 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 (COP21) 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

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.

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 all'esigenza 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 EU Next generation. 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% delle 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 sua 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 industriale di TPER, che ricopre un ruolo importante all'interno del sistema della mobilità, 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.

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 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.

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 9 dei 17 SDG, ritenuti prioritari.

Gli **SDG3 – SDG11** 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 – Qualità
	Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti.	Efficienza e qualità Sicurezza
	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
	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.	—

Reporting Tassonomia Unione Europea

La tassonomia dell'Unione Europea è un sistema di classificazione 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 Unione Europea ha adottato una definizione di ciò che è "sostenibile".

Regolamento EU 2020/852 – Obiettivi ambientali Art.9

- ›
- › Mitigazione dei cambiamenti climatici
- › Adattamento ai cambiamenti climatici
- › L'uso sostenibile e la protezione delle risorse idriche e marine
- › La transizione verso un'economia circolare
- › Prevenzione e controllo dell'inquinamento
- › Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

Il Regolamento EU 2020/852 sulla tassonomia EU stabilisce che una attività economica è considerata ecosostenibile (Art.3) se soddisfa i requisiti di seguito richiamati:

Regolamento EU 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) Riduzione del danno ambientale

- 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 è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia sociali (Minimum safeguards) previste all'Art.18.

Il Regolamento Delegato EU 2021/2139, che integra il regolamento EU 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 EU 2020/852 sulla tassonomia richiede alle imprese di comunicare a) la quota dei loro ricavi (Turnover) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili; e 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.

L'informativa è redatta anche sulla base del Regolamento delegato (atto) della Commissione Europea del 06 luglio 2021, che fornisce indicazioni in merito ai contenuti e informazioni che le imprese devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili.

A partire dalla DNF 2022, oltre alle informazioni sull'ammissibilità delle attività di TPER alla tassonomia EU (*eligible*), vengono pubblicate le informazioni richieste in merito alla quota delle attività allineate alla tassonomia (*aligned*). Le attività allineate sono rappresentate da quella quota delle attività ammissibili di TPER che soddisfano sia i criteri previsti dal regolamento sulla tassonomia di "contributo sostanziale" rispetto all'obiettivo ambientale 1. Mitigazione dei cambiamenti climatici che di "non arrecare danni significativi" (DNSH) rispetto agli altri obiettivi ambientali.

L'informativa della DNF 2022 comprende anche la valutazione in merito al rispetto delle garanzie sociali minime (Minimum safeguards).

I dati sulla tassonomia vengono presentanti, in forma sintetica, nella successiva tabella. Le tabelle previste dal Regolamento delegato del 06 luglio 2021 sono riportate dopo il GRI Content Index.



SINTESI DEI RISULTATI - CONTRIBUTO SOSTANZIALE / MITIGAZIONE CAMBIAMENTI CLIMATICI

Sintesi dei risultati - Contributo sostanziale / Mitigazione cambiamenti climatici							
Attività economiche				Indicatori tassonomia EU			
				Rispetto al totale			
Business Unit	Settore	Codice	Descrizione		Ricavi	Investimenti	Costi operativi
Trasporto pubblico locale	6	6.3	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.	Ammissibile - Allineata	53%	100%	32%
				Ammissibile, ma non allineata	30%	0%	18%
				Ammissibile	83%	100%	50%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Trasporto merci	6	6.2	Trasporto ferroviario di merci.	Ammissibile - Allineata	3%	0%	9%
				Ammissibile, ma non allineata	30%	0%	18%
				Ammissibile	83%	100%	50%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Manutenzione ferroviaria	6	6.14	Infrastrutture per il trasporto ferroviario.	Ammissibile - Allineata	4%	0%	11%
				Ammissibile, ma non allineata	4%	0%	14%
				Ammissibile	8%	0%	25%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Altri servizi per la mobilità	6	6.3	Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.	Ammissibile - Allineata	1%	0%	0%
				Ammissibile, ma non allineata	0%	0%	0%
				Ammissibile	1%	0%	0%
				Non ammissibile	0%	0%	0%
Totale Gruppo TPER				Ammissibile - Allineata	61%	100%	52%
				Ammissibile, ma non allineata	39%	0%	47%
				Ammissibile	100%	100%	100%
				Non ammissibile	0%	0%	0%

Criteri di attribuzione/driver

Attività / Business Unit	Criteri
Trasporto pubblico	La divisione fra i consumi energetici dei mezzi euro 6 e dei mezzi elettrici e il 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	I mezzi sono 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	<p>L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:</p> <ol style="list-style-type: none"> L'attività fornisce servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 sono pari a zero. 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 (228) 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) (229), 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 (230). Se tale norma non è disponibile, le emissioni dirette di CO2 dei veicoli sono pari a zero.
Trasporto ferroviario di merci	<ol style="list-style-type: none"> L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri: <ol style="list-style-type: none"> I treni e i carri ferroviari presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 pari a zero. I treni e i carri ferroviari presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie, e utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodale). I treni e i carri ferroviari non sono adibiti al trasporto di combustibili fossili.
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	<ol style="list-style-type: none"> L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri: <ol style="list-style-type: none"> l'infrastruttura (come definita all'allegato II, punto 2, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio (274)) è: <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; fino al 2030, un'infrastruttura a terra esistente e sottosistemi associati che non fanno parte né della rete TEN-T (275) 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. 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. L'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasferimento di passeggeri da altre modalità a quella su ferrovia.

attualmente previsto dalla normativa in materia. Il reporting sulla tassonomia e le interpretazioni della normativa potranno subire una evoluzione e modifica nel tempo, in relazione anche all'atteso completamento del quadro di riferimento e, in particolare, alla pubblicazione dei regolamenti delegati relativi ai quattro rimanenti obiettivi ambientali diversi da quelli climatici, ai casi applicativi ed alle pratiche di reporting. Tali sviluppi potrebbero anche avere un impatto sugli indicatori della tassonomia in precedenza presentati.

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 ad altri costi indiretti per la manutenzione quotidiana di beni di proprietà, impianti e attrezzature.

Il processo di determinazione delle attività ammissibili alla tassonomia è stato effettuato adottando il seguente approccio in fasi:

- › Analisi delle attività economiche di TPER nelle diverse Business Unit e della loro inclusione all'interno della tassonomia EU (Regolamento delegato EU 2021/2139 in materia di obiettivi legati ai cambiamenti climatici).
- › Allocazione degli indicatori richiesti (Ricavi – Investimenti – Costi operativi) in base alla metodologia richiesta dalla normativa EU.

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 2022 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 2022.

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 EU 2021/2139 definiscono i criteri da seguire ai fini della verifica del rispetto del principio DNSH.

Le principali fasi del processo di verifica interna (due diligence) hanno previsto: a) il coinvolgimento dei responsabili delle Business Unit di TPER e l'analisi delle attività eligible, 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.

DNSH – Do No Significant Harm						
Attività economiche				EU Taxonomy Alignment [Climate mitigation]		
Business Unit	Settore	Codice	Descrizione	Obiettivi Reg. 2020/852	Descrizione rischi	
Trasporto pubblico locale	6	6.3	0	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.
				Trasporto merci	6	6.2
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.				
6	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.	Non pertinente.				

DNSH – Do No Significant Harm

Attività economiche				EU Taxonomy Alignment [Climate mitigation]	
Business Unit	Settore	Codice	Descrizione	Obiettivi Reg. 2020/852	Descrizione rischi
Manutenzione ferroviaria	6	6.14	0	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.
				6 Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D.
Altri servizi per la mobilità	6	6.3	0	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 EU sulla tassonomia (2020/852) definisce garanzie minime di salvaguardia come quelle *procedute 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 EU 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.

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 ed 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 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 II 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

Servizi per il territorio

GRI 2-6

TPER opera nel campo del servizio di trasporto pubblico locale su gomma nei bacini di Bologna e Ferrara, a livello sia urbano sia extraurbano, 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 2022 sono stati 126 milioni, in aumento del 18,5% rispetto all'anno precedente, che era tuttavia ancora caratterizzato dalle ripercussioni delle limitazioni Covid. Non sono ancora stati recuperati del tutto i passeggeri registrati nel 2019, anno pre-Covid, ma il trend è in tendenziale crescita.

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 2022 nei due bacini di Bologna e Ferrara sono stati percorsi dal Gruppo TPER e dai partner oltre 45,9 milioni di km.

Passeggeri trasportati



2022

126 mln

Chilometri percorsi (BO-FE)



2022

45,9 mln

La rete di trasporto su gomma (BO-FE)



4.427 km

di cui urbana:

561 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 45 milioni di chilometri tra tratte urbane, extraurbane e suburbane, di cui 1,2 a chiamata prontobus.

Servizio di trasporto pubblico su gomma – Bacino di Bologna – km offerti			
	2020	2021	2022
Servizio urbano Bologna	16.879.787	17.584.026	17.541.772
Servizio urbano altri comuni	664.111	691.157	688.846
Servizio suburbano ed extraurbano Bologna	16.715.367	18.200.084	17.627.756
Linee specializzate, riservate e noleggi	34.701	45.898	88.373
Totale km offerti	34.293.966	36.521.165	35.946.747

Nel 2022 TPER ha trasportato 113,6 milioni di passeggeri nel bacino bolognese, gestendo complessivamente 87 linee urbane, 18 suburbane, 139 extraurbane di cui 12 Prontobus a chiamata.

Passeggeri trasportati (bacino bolognese)



2022

113,6 mln

87

 Linee urbane

139

 Linee extraurbane

18

 Linee suburbane

12

 Prontobus

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 2021 ha offerto 9 milioni di km, di cui 1,2 tramite i servizi a chiamata Taxibus.

Servizio di trasporto pubblico su gomma – Bacino di Ferrara – km offerti			
	2020	2021	2022
Servizio urbano Ferrara	2.316.150	2.574.743	2.526.279
Servizio extraurbano Ferrara	6.047.310	6.826.302	6.560.489
Linee specializzate, riservate e noleggi	1.070	747	1.241
Totale km offerti	8.364.530	9.401.792	9.088.009

Nel 2022 nell'area di Ferrara, sono stati trasportati 12,4 milioni di passeggeri. Nell'area urbana di Ferrara sono presenti 21 linee urbane, 15 Taxibus, 44 extraurbane.

Passeggeri trasportati (bacino ferrarese)



2022

12,4 mln

21

 Linee urbane

44

 Linee extraurbane

15

 Taxibus

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 ha gestito 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 stati 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. Le auto sono tutte Renault Zoe, predisposte per 5 posti, dotate di cambio automatico e fino a 400 chilometri di autonomia.

Attraverso il portale Corrente o l'App è possibile visualizzare sulla mappa le auto più vicine, sbloccare l'antifurto ed iniziare la corsa. Le auto possono entrare nelle zone a traffico limitato del Comune di Bologna, ad eccezione delle aree pedonali, parcheggiare gratuitamente nei posti a pagamento e lungo le corsie riservate nel territorio comunale.

Il servizio conta circa quasi 67 mila iscritti, che hanno percorso con questo sistema di mobilità sostenibile circa 3,7 milioni di chilometri nel 2022.

Nel 2021 il car sharing Corrente è stato avviato anche nel territorio del comune di Rimini e nel 2022 nel comune di Imola. Il servizio al 31/12/22 è quindi attivo a Bologna, Ferrara, Casalecchio di Reno, Rimini, Imola con la possibilità di aprire e chiudere la corsa anche fra città diverse.

Per far fronte all'esigenza di sicurezza dei clienti e limitare l'uso promiscuo delle auto si sono introdotti noleggi di lungo termine (corrente Plus) settimanali o mensili e si è intensificata l'attività di pulizia e sanificazione della auto.

Automobili



385

Autonomia

400 km

Iscritti



47.000

Chilometri percorsi



2,5 mln km

Car sharing – Il servizio “Corrente”

	2019	2020	2021	2022
Automobili – Flotta al 31 dicembre	277	277	385	385
Iscritti	16.020	29.585	46.752	66.745
Corse realizzate	169.622	146.342	191.825	192.939
Ore di utilizzo	88.350	77.135	97.583	376.122
Chilometri percorsi	1.732.186	1.582.911	2.502.288	3.750.036

PEOPLE MOVER – GESTIONE DEL SERVIZIO MEX

Marconi Express è la prima monorotaia in Italia a connettere la rete dell’Alta velocità ferroviaria con il settimo scalo italiano per traffico di passeggeri. Collega infatti l’aeroporto 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 2022, Marconi Express ha avuto 1.447.991 passeggeri, con una media di circa 3.967 persone trasportate al giorno. I km percorsi sono stati 402 mila.

Passeggeri



1.447.991

3.967 Media giornaliera

Chilometri percorsi



402.000 km

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 da 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 a marzo 2023 hanno sottoscritto un Accordo per l'erogazione di abbonamenti Mobility scontati o abbonamenti Speciali riservati a dipendenti:

- › Acer Bologna
- › Aeroporto Bologna
- › Alfasigma
- › Asp – Città di Bologna
- › Ausl – Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna
- › Fondazione Hospice Seragnoli Onlus
- › Comune Di Bologna

- › Area Blu (Dipendenti Comune di Imola)
- › Bomob
- › Comune di San Lazzaro
- › Gd
- › Hera
- › Ima
- › Intercenter
- › Istituti Ortopedici Rizzoli di Bologna
- › Philip Morris
- › Policlinico S. Orsola-Malpighi
- › Crif
- › Open Group
- › Emil Banca
- › Woolrich
- › Coloplast
- › Galletti Spa
- › Zanichelli
- › Monrif
- › Istituto Manfredi Tanari
- › Unipol
- › Marposs
- › Azienda Ospedaliera Ferrara
- › Ausl Ferrara
- › Università di Ferrara
- › Università di Bologna

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: 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 – emettitrice a bordo: come regola generale, i titoli di viaggio devono essere acquistati prima di salire a bordo. I biglietti acquistati a bordo sono emessi con sovrapprezzo
- › Pagamento del viaggio senza sovrapprezzo mediante utilizzo di carta bancaria contactless: il sistema è attivo dall'autunno 2021 sui servizi urbani di Bologna, Ferrara e Imola.
- › Applicazioni: Con MUYER e ROGER è possibile acquistare titoli di viaggio direttamente con lo smartphone

I mezzi TPER

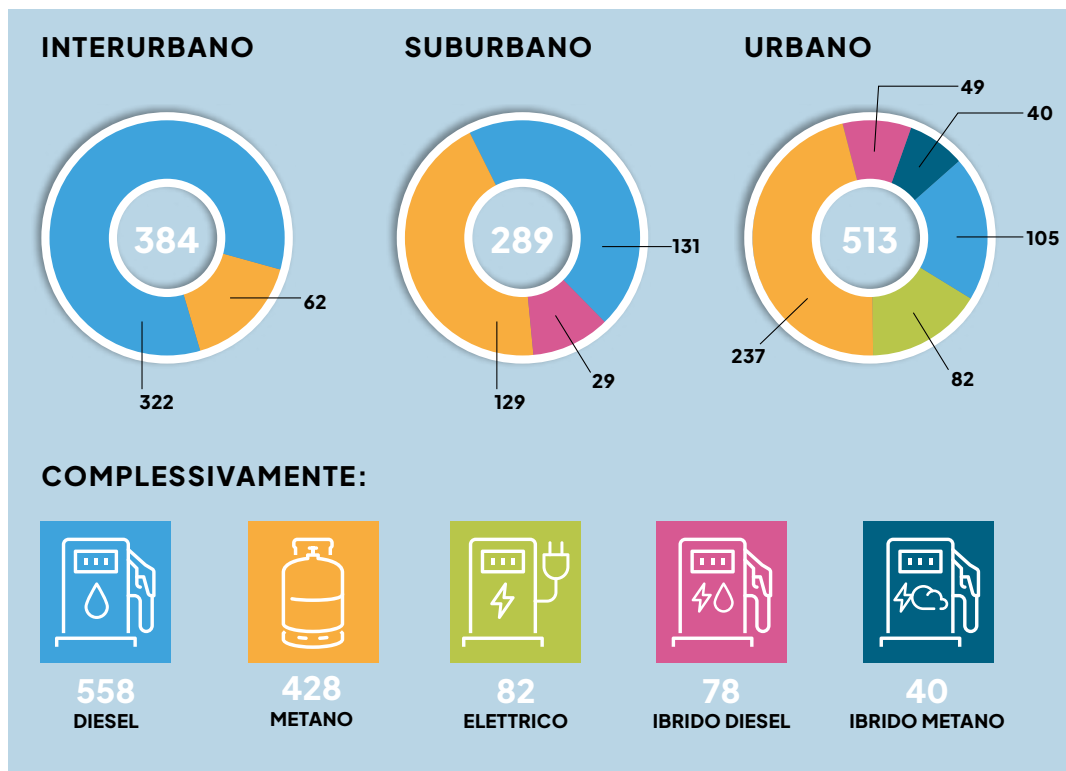
GRI 2-6

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 2022, di 1.186 mezzi circolanti (1.199 al 31 dicembre 2021, 1.187 al 31 dicembre 2020).



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	Ibrido diesel	Totale complessivo
AGI	29	–	–	29
Coerbus	48	1	–	49
Corbus	8	–	–	8
Cosepuri	58	3	–	61
La Valle	25	–	–	25
SACA	66	14	–	80
Sarasini	9	–	–	9
SST	10	2	2	14
Totale complessivo	253	20	2	275

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

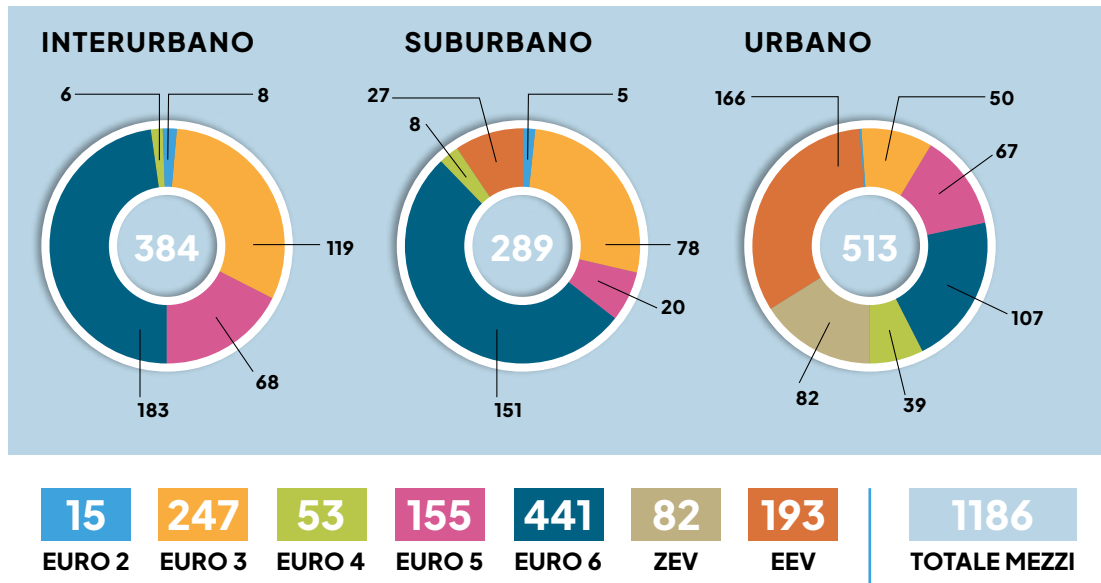
	Diesel	Elettrico	Metano	Ibrido diesel	Ibrido metano	Totale complessivo
Euro 2	15	–	–	–	–	15
Euro 3	206	–	15	26	–	247
Euro 4	32	–	21	–	–	53
Euro 5	129	–	24	2	–	155
Euro 6	176	–	175	50	40	441
ZEV	–	82	–	–	–	82
EEV	–	–	193	–	–	193
Totale complessivo	558	82	428	78	40	1.186

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 428 mezzi a metano, di cui 193 bus Enhanced Environmentally Friendly e 175 Euro6, si contano 82 mezzi elettrici, con caratteristiche ZEV – Zero Emission Vehicle, 118 bus ibridi, 558 bus diesel di cui 176 bus Euro 6.

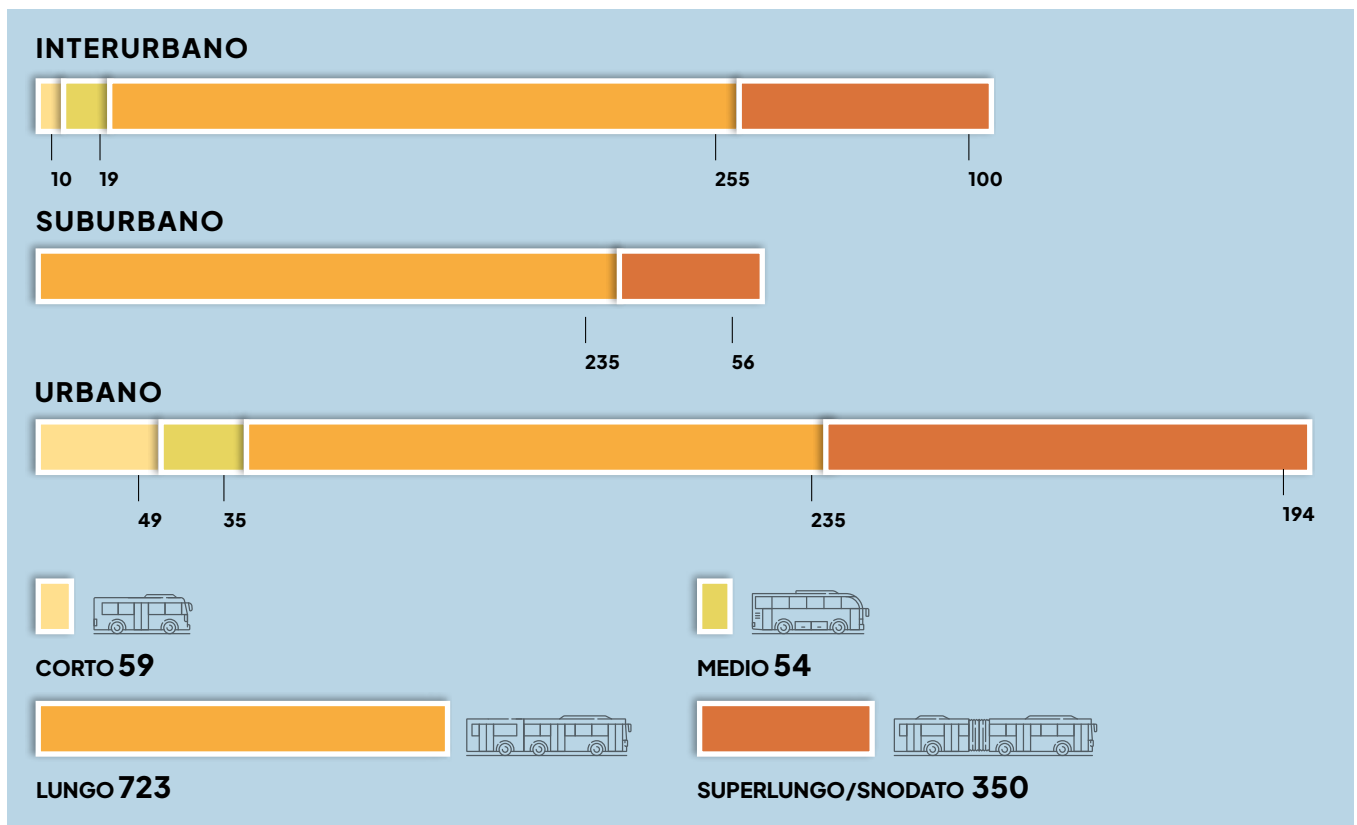
Quasi tutti i bus (ad eccezione dei nuovi Euro 5, Euro 6, Zero Emission Vehicle e EEV, che sono a impatto ridotto o nullo) prevedono dispositivi per l'abbattimento delle emissioni.

Il 60% dei mezzi della flotta TPER è pertanto a ridotte emissioni, considerando i mezzi EEV (Enhanced Environmental-Friendly Vehicle), i mezzi ZEV, che sono considerati a emissioni zero, gli Euro6 (ritenuti ambientalmente sostenibili per la tassonomia europea fino al 2025).



Gli investimenti di TPER per le tratte urbane sono orientati ad incrementare il numero di mezzi elettrici. La rete filoviarica 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 59 bus corti, 54 bus di lunghezza media, 723 lunghi e 350 superlunghi/snodati.



Rispetto alle barriere architettoniche, 1016 bus sono dotati di pedana per agevolare l'utilizzo del mezzo da parte di persone a ridotta mobilità (967 nel 2021 e 902 nel 2020). 1074 bus hanno il pianale ribassato (1028 nel 2021 e 979 nel 2020). Complessivamente sono 1079 i bus con almeno un dispositivo che riduce le barriere architettoniche, ovvero il 91% dei bus. Cala a 107 (era 159 nel 2021) il numero di bus non sono dotati di sistemi ottimali di supporto per persone a mobilità ridotta.

		senza pedana	pedana elevatrice	Totale complessivo
Interurbano	pianale standard	98	5	103
	pianale ribassato	51	230	281
Suburbano	pianale ribassato	3	286	289
Urbano	pianale standard	9	—	9
	pianale ribassato	9	495	504
Interurbano Totale		149	235	384
Suburbano Totale		3	286	289
Urbano Totale		18	495	513
Totale complessivo		170	1.016	1.186

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, infine, 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:

- › Bus con pedana o pianale ribassato
- › 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.

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 collegata 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.



ETÀ MEDIA DEI MEZZI

Nel 2022 l'età media del parco mezzi automobilistico è pari a 11,9 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 la manutenzione dei mezzi consente di disporre di materiale in uno stato di buona qualità e funzionalità.

	2020	2021	2022
Età media bus	12,4	11,7	11,9
Età media treni	6,0	7,0	8,0

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 2023-2026, nonostante 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 (Milioni di Euro)	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 (SDGs)	Obiettivi tassonomia UE
NUOVE INFRASTRUTTURE E IMPIANTI	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

Emilio – Il progetto TPGV

Il Trasporto Pubblico a Guida Vincolata è un sistema di trasporto di massa filoviario con guida assistita, in specifiche tratte, tra i centri di Bologna e San Lazzaro. Sulle linee di nuova realizzazione circoleranno i mezzi Crealis Neo i quali, grazie a telecamere con riconoscimento della guida ottica tracciata sulla pavimentazione stradale, accostano a raso alla banchina di fermata, con un gap da 1 a 6 centimetri. Il sistema TPGV è entrato in servizio il 1° luglio 2020, con l'attivazione della linea 15, prima linea San Lazzaro-Piazza XX Settembre.

Il trasporto pubblico locale su gomma può così contare su nuovi mezzi (in tutto 49) e risulta riqualificato in termini di flessibilità e di fruibilità per i passeggeri, in particolare quelli con ridotta capacità motoria, che vedono ridursi il tempo e la fatica necessari per accedere ai mezzi.

Il nuovo sistema porterà impatti positivi sull'efficienza del servizio, che sarà reso più snello dalla riduzione del tempo di incarrozzamento dei passeggeri e quindi delle soste alle fermate. Per l'azienda l'effetto è quello di una maggiore velocità commerciale, con conseguente riduzione dei costi.

Il progetto ha reso inoltre possibile un importante intervento di riqualificazione della città: anche grazie all'ottenimento di risorse finanziarie statali è stato possibile effettuare un intervento di completo rifacimento delle sedi stradali, con impatti positivi legati alle minori vibrazioni e al minor rumore al passaggio dei mezzi. Il valore totale dell'investimento è di circa 182 milioni di euro.

Il progetto PIMBO

PIMBO è l'acronimo del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitan 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 Metropolitan (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), nel secondo semestre del 2019 è stato necessario provvedere ad un riesame del progetto, tuttora in corso, per verificare le interferenze fra le nuove linee tranviarie e quelle oggetto di filoviarizzazione, pur nella costanza del quadro economico approvato del progetto Pimbo. Pertanto, sono state sospese le procedure relative alla predisposizione degli atti necessari alla pubblicazione dei bandi di gara in attesa di definire, nell'ambito di un apposito tavolo tecnico con il Comune di Bologna, il nuovo assetto del progetto. Con delibera Cipe n. 65 del 26/11/2020 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 08/01/2021 è stato confermato il ruolo di soggetto beneficiario dei fondi ministeriali in capo al Comune di Bologna e la relativa copertura economica degli interventi del progetto PIMBO.

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. Si è in attesa che il collaudo tecnico amministrativo dell'opera stessa assuma carattere definitivo.

Il Marconi Express ha fatto il proprio debutto in piena pandemia, con un numero ridotto di viaggiatori.

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.

Nel corso del 2022 il traffico è arrivato ai volumi che erano attesi.



L'INNOVAZIONE

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 MiMuovo 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 MiMuovo.

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 individuata 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 e meglio scendere dal bus per prendere poi il car sharing fino alla propria destinazione, se quella non è così ben servita del 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.

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 preven-

tivamente 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 di credito con standard bancario EMV (acronimo di Europay, MasterCard e VISA) 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.

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 per consentire 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 Mimuevo. Le 3 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. Alle 185 fermate urbane attrezzate (150 a Bologna e 35 a Ferrara) si sono aggiunte nel corso del 2019 ulteriori 40 installazioni. 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 deambolanti 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 arrivato 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 news 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 online: Sul portale dei servizi online TPER, all'indirizzo <https://solweb.tper.it>, che consta di circa 50.000 utenti registrati (privati, aziende e rivenditori TPER) è possibile effettuare operazioni online 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 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 <https://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.

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 gestisce e promuove la mobilità sostenibile, assume particolare rilievo. Il confronto è importante per migliorare l'impatto, la qualità, efficienza ed accessibilità dei servizi e per favorire un processo di sviluppo. Grazie all'interazione con i diversi portatori di interesse, all'ascolto delle loro aspettative ed 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 ad orientare le strategie, 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.

Gli stakeholder DNF					
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	Assemblee, incontri, presentazioni, scambi di comunicazioni
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	Incontri periodici	Eventi promozionali, progetti di ricerca
Utenti, clienti e associazioni di categoria	Area commerciale	Maggiore conoscenza delle aspettative	Almeno 12 incontri con ogni CCU - Comitato Consultivo Utenti in un anno	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
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	Non periodiche ma finalizzate a specifici progetti	Incontri e scambio di comunicazioni	Report di analisi, accordi commerciali

Governance e condotta responsabile del business

ORGANI SOCIETARI E MODELLO DI GOVERNANCE

GRI 2-9 | 2-10 | 2-11 | 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:

Corporate governance	
Organi sociali	Funzioni - Ruolo
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 - Presidentex e Amministratore Delegato
- › Maria Elisabetta Tanari - Consigliere
- › Alessandro Albano - Consigliere
- › Salvatore Fallica - Consigliere
- › Eva Coisson - Consigliere

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

Il Consiglio di Amministrazione - Per fascia di età					
Minori di 30 anni		Tra 30 e 50 anni		Maggiori di 50 anni	
Nr	%	Nr	%	Nr	%
-	-	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 ed esperienza degli amministratori ed eventuali altre cariche ricoperte.

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. Gli importi sono determinati nel rispetto delle norme di riferimento per le società partecipate da soggetti pubblici.

Il rapporto tra la retribuzione totale annua del responsabile della Direzione societaria e la retribuzione che si colloca nella mediana dei dipendenti è 6,23.

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 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 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 231/2001.

TPER ha inteso procedere alla formalizzazione del suo Modello di organizzazione, gestione e controllo (di seguito anche il “Modello”) 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, unitamente al Codice Etico sono pubblicati sul sito internet della Società all’indirizzo <https://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 ed approvazione del MOGC 231 ha introdotto e ha 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, così 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 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 231 del 2001, ma anche a tutti quelli considerati nella L. 190 del 2012 e comunque a tutte le ipotesi di maladministration o fenomeni corruttivi in genere, ancorché non costituenti specifico reato.

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 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 da parte di chi opera 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 ed 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. Ad 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.

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 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 ed 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 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 | 2-25 | 3-3

TPER è dotata di sistemi di gestione secondo gli standard internazionali ed 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 cinque linee TPL, quattro identificate tra le più rappresentative linee urbane di Bologna (Linea 13, 15, 27, 35) e la linea 94.

Qualità – ISO 9001:2015

TPER S.P.A. è attualmente certificata secondo la norma ISO 9001:2015 (9001 – Quality Management Systems), certificato rilasciato da Certiquality il 09/02/2017 (la cui validità è stata rinnovata fino al 2023). 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 focalizzato 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 ISO 14001:2015 pubblicata il 15 settembre 2015, acquisendo la relativa certificazione con certificato rilasciato da Certiquality il 09/02/2017 (la cui validità è stata rinnovata fino al 2023). 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 19 agosto 2019). 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 231/01 (come previsto dal D.lgs 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

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 sia 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.

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 beni e servizi di importo inferiore alle soglie comunitarie
- › Regolamento per l'accesso agli atti

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 (2020–2022) 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 2020–2022 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 esercitano 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.

Impatti e i temi materiali

GRI 3-1

Secondo i GRI Standard, 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 EU 2022/2464 e la doppia materialità

La Direttiva UE 2022/2464 (CSRD Corporate Sustainability Reporting Directive), approvata dal Parlamento Europeo nel mese di novembre 2022 ed entrata in vigore il 5 gennaio 2023, stabilisce nuove regole ed estende il perimetro di rendicontazione non finanziaria. La Direttiva dovrà essere applicata a partire dalla rendicontazione dell'esercizio finanziario 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 254/2016) 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 fiscale 2024 e, conseguentemente, il presente documento è redatto adottando la definizione di temi materiali come da GRI Standards. Le due direzioni della materialità sono ovviamente strettamente interconnesse.

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 del presente documento.

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 un'attività di due diligence interna, l'analisi 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 – Sustainability Accounting Standards – Materiality Finder
- › ESRS – European Sustainability Reporting Standards (Draft)
- › IFRS-S – International Financial Reporting Standards – Sustainability (Draft)
- › EU Urban Mobility Framework
- › European Sustainable Urban Mobility Plans & Cycling (SUMP/PUMS)
- › EU Green Deal (Transport)
- › Benchmarking principali peer e partners strategici di TPER: a) Temi materiali; b) Politiche; c) Gestione rischi
- › Studi & ricerche di settore – Trend e megatrend del Settore Mobilità

Fonti interne

- › Piano industriale
- › Bilancio integrato T-Per 2021
- › 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 (AMR)
- › 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: a) scala: quanto grave è l'impatto; b) Ambito: quanto diffuso è l'impatto; c) caratteristiche di irrimediabilità.

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 (threshold) definita a tale scopo.

Gli impatti che sono stati identificati come maggiormente rilevanti sono oggetto di rendicontazione all'interno del presente documento.

Valutazione della rilevanza degli impatti e prioritizzazione

Impatti	Tema materiale SI / NO	Tipologia impatto	
		Impatto effettivo / potenziale	Impatto positivo / negativo
E Environmental – Ambiente			
1 Energia: fonti ed efficienza energetica	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
3 Rifiuti / economia circolare	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
4 Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
5 Inquinamento aria acqua suolo: rumore e vibrazioni	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
S Social – Sociali			
7 Privacy e sicurezza dei dati	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
8 Qualità e conformità del servizio	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
9 Sicurezza della clientela	SI	<i>Impatto potenziale</i>	<i>Impatto negativo</i>
10 Valutazione e gestione catena di fornitura	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
11 Occupazione e gestione risorse umane	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
12 Formazione e sviluppo competenze	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
13 Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
14 Salute e sicurezza sul lavoro	SI	<i>Impatto potenziale</i>	<i>Impatto negativo</i>
G Governance e aspetti economici			
15 Etica e integrità nella condotta del business	SI	<i>Impatto potenziale</i>	<i>Impatto negativo</i>
16 Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
17 Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo
18 Comunità locali e relazioni con il territorio	SI	Impatto effettivo	Impatto positivo

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 (descrizioni e le ragioni della rilevanza dei temi selezionati), 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 254/2016 che disciplina la redazione della Dichiarazione Non Finanziaria. I temi materiali vengono raggruppati secondo la classificazione ESG (Environmental, Social, Governance), coerentemente con quanto previsto dalla Direttiva EU 2022/2464 (CSRD).

Tema materiale				
Impatti	Impatti	GRI Topic Standards	Ambiti di riferimento Dlgs. 254/2016	
	Sintesi			
E Environmental – Ambientali				
Energia: fonti ed efficienza energetica	Riduzione consumo di energia	Impatto effettivo e positivo	302 – Energia	Ambiente
Risorse naturali – Rifiuti / economia circolare	Riduzione produzione rifiuti, corretto avvio a recupero	Impatto effettivo e positivo	303 – Acqua ed effluenti 306 – Rifiuti	Ambiente
Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni	Riduzione delle emissioni	Impatto effettivo e positivo	305 – Emissioni	Ambiente
Inquinamento aria acqua suolo: rumore e vibrazioni	Riduzione vibrazioni e rumore	Impatto effettivo e positivo	2 – General Disclosures	Ambiente
S Sociali				
Privacy e sicurezza dei dati	Tutela della privacy	Impatto effettivo e positivo	418 – Privacy dei clienti	Rispetto diritti umani Sociale
Qualità e conformità del servizio	Qualità dei servizi	Impatto effettivo e positivo	417 – Marketing ed etichettatura	Sociale
Sicurezza della clientela	Sicurezza della clientela	Impatto potenziale e negativo	416 – Salute e sicurezza dei clienti	Sociale Rispetto diritti umani
Valutazione e gestione catena di fornitura	Valutazione e gestione catena di fornitura	Impatto effettivo e positivo	308 – Valutazione ambientale dei fornitori 414 – Valutazione sociale dei fornitori	Ambiente Sociale Lotta contro la corruzione attiva e passiva Rispetto diritti umani
Occupazione e gestione risorse umane	Occupazione e gestione risorse umane	Impatto effettivo e positivo	401 – Occupazione	Personale
Formazione e sviluppo competenze	Formazione e sviluppo competenze	Impatto effettivo e positivo	404 – Formazione e istruzione	Personale

Tema materiale				
Impatti	Impatti		GRI Topic Standards	Ambiti di riferimento Dlgs. 254/2016
	Sintesi	Caratteristiche		
Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione	Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione	Impatto effettivo e positivo	405 - Diversità e pari opportunità 406 - Non discriminazione	Personale Rispetto diritti umani
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro	Impatto potenziale e negativo	403 - Salute e sicurezza sul lavoro	Personale Rispetto diritti umani
G Governance				
Etica e integrità nella condotta del business	Eventuali episodi negativi, nonostante le misure adottate	Impatto potenziale e negativo	205 - Anticorruzione 206 - Comportamento anticoncorrenziale 207 - Imposte	Rispetto diritti umani Lotta contro la corruzione attiva e Passiva
Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore	Solidità patrimoniale, produttività, redditività, impatto sul territorio	Impatto effettivo e positivo	201 - Creazione e distribuzione di valore	Personale
Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]	Impatto sul territorio	Impatto effettivo e positivo	203 - Impatti economici indiretti 204 - Pratiche di approvvigionamento	Ambiente Sociale
Comunità locali e relazioni con il territorio	Impatto sul territorio; Iniziative sociali sportive culturali connesse alla salute e al benessere	Impatto effettivo e positivo	413 - Comunità locali	Ambiente Sociale

Variazioni intervenute rispetto al precedente periodo di rendicontazione

L'aggiornamento dell'analisi di materialità effettuato nel corso del 2022 ed ai fini del presente documento non ha portato ad identificare nuovi temi materiali. Alcuni dei temi sono stati parzialmente ridefiniti. 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 di grande rilievo.

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.

Classificazione dei rischi			
Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Etica e integrità nella condotta del business • Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio] 	<ul style="list-style-type: none"> • Lotta contro la corruzione attiva e passiva • Sociali 	<p>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.</p>

Classificazione dei rischi

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D. lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Ambiente Sociali 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ridurre l'impatto ambientale. <p>Rinnovo del parco mezzi / azioni di Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>Rinnovo delle infrastrutture esistenti (Officine Deposito) e processi di revisione della rete e del modello di servizio.</p> <p>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.</p>
<p>Ambientali / eventi naturali Rischi da eventi naturali / atmosferici avversi e/o accidentali che danneggino gli impianti e strutture (anche derivanti da cambiamenti climatici)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Inquinamento aria acqua suolo: Emissioni GHG e altre emissioni 	<ul style="list-style-type: none"> Ambiente Sociali 	<p>TPER si è dotata di un modello e procedure di controllo per la protezione degli asset aziendali ed ha adottato processi e procedure di specifiche la prevenzione di incidenti.</p>
<p>Materie prime Rischio di prezzo delle commodity – Il Gruppo TPER è esposto al rischio prezzo delle commodity energetiche</p>	<ul style="list-style-type: none"> Rifiuti / economia circolare Valutazione e gestione catena di fornitura 	<ul style="list-style-type: none"> Ambiente Sociali 	<p>Procurement policy e gestione / monitoraggio del rischio fornitura e andamento prezzi commodities.</p>
<p>Concorrenza / Liberalizzazione del settore Rischio in oggetto è di natura prospettica e riguarda in particolare le attività di TPL regolamentate / in concessione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Etica e integrità nella condotta del business Qualità e conformità del servizio Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio] 	<ul style="list-style-type: none"> Sociali Lotta contro la corruzione attiva e passiva 	<p>L'indirizzo strategico di TPER prevede quattro principali azioni definite dalle Linee guida del Piano industriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.

Classificazione dei rischi

Ambito / Categoria rischi	Temati materiali correlati	Ambiti di riferimento D. lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
<p>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.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore. • Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]. • Qualità e conformità del servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociali 	<p>Monitoraggio quadro macro-economico e politico e relazioni con enti di riferimento.</p> <p>Monitoraggio performance economiche – finanziarie e adeguamento piano industriale allo scenario di riferimento.</p>
Rischi strategici			
<p>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.</p> <p>TPER risulta essere esposta a questo tipo di rischi, per la natura dei servizi offerti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Etica e integrità nella condotta del business • Qualità e conformità del servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lotta contro la corruzione attiva e passiva • Sociali 	<p>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.</p>
<p>Definizione e attuazione strategie e reattività e cambiamenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Etica e integrità nella condotta del business. • Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociali 	<p>Monitoraggio e adeguamento del piano industriale agli scenari di mercato e quadro normativo ed operativo.</p>

Classificazione dei rischi

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi esterni			
Tasso	<ul style="list-style-type: none"> Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore 	<ul style="list-style-type: none"> Sociale 	Si veda rischi esterni e relativo monitoraggio quadro normativo e regolamentare
Mercato			
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.			Gestione, valutazione e monitoraggio dei rischi creditizi improntati a criteri di e 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.			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 monitorate gli equilibri determinati dall'attivo e del 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.
Rischi operativi			
Fornitori Qualità dei servizi / prestazioni e sostenibilità.	Valutazione e gestione catena di fornitura	<ul style="list-style-type: none"> Sociale Rispetto diritti umani 	Procurement policy e monitoraggio catena di fornitura, anche attraverso procedure previste da sistema gestione qualità ISO 9001.

Classificazione dei rischi

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi operativi			
<p>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.</p>	<p>Inquinamento aria acqua suolo: rumore e vibrazioni</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicurezza della clientela • Salute e sicurezza sul lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociale • Rispetto diritti umani 	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Occupazione e gestione risorse umane • Formazione e sviluppo competenze • Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione 	<ul style="list-style-type: none"> • Personale • Rispetto diritti umani 	<p>Politiche gestione risorse umane – Attività di formazione e di recruiting delle figure necessarie.</p>
<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Salute e sicurezza sul lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> • Personale • Rispetto diritti umani 	<p>Il presidio del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal Sistema di gestione Salute e sicurezza certificato – UNI ISO 45001:2018.</p> <p>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.</p>
<p>Processi e procedure e Sistemi IT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Privacy e sicurezza dei dati 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociale • Rispetto diritti umani 	<p>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.</p>

Classificazione dei rischi

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione – Politiche specifiche
Rischi operativi			
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.	<ul style="list-style-type: none"> Etica e integrità nella condotta del business Qualità e conformità del servizio 	<ul style="list-style-type: none"> 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.
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.	<ul style="list-style-type: none"> Etica e integrità nella condotta del business 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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

Introdotta 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 recepita e utilizzata 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.

Performance di sostenibilità

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.

Nel 2021, 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 2022:

- › 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, TPER ritiene che un contributo fondamentale sia dato dalla formazione. Sul tema sono state erogate nel 2022 1.077 ore di formazione, distribuite tra tutti i livelli aziendali.

Ore totali formazione legalità (anticorr, trasp)	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	-	23,0	23
Quadri	39,0	360,0	399
Impiegati	190,0	174,0	364
Operai	46,5	227,5	274
Apprendisti	5,0	12,0	17
Totale	281	797	1.077

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

Nel 2022 e nel 2023 è stata svolta una formazione sui temi anticorruzione e trasparenza di cui al D.lgs 231/2001, L. 190/2012 e Standard ISO37001 per i dipendenti (quelli operanti nelle aree potenzialmente più esposte a rischio), i Quadri, ai Dirigenti, il CDA e il Collegio sindacale.

Numero dipendenti formati legalità	Donne	Uomini	Totale	% sul totale dei dipendenti
Dirigenti	-	7	7	64%
Quadri	10	31	41	84%
Impiegati	60	55	115	43%
Operai	15	75	90	5%
Apprendisti	2	6	8	4%
Totale	87	174	261	11%

Di seguito si riporta il numero dei dipendenti formati in materia di legalità e le percentuali sul totale dei dipendenti. Anche i membri del consiglio di amministrazione sono coinvolti nella definizione, aggiornamento e approvazione di policy in materia di legalità e anticorruzione e sono tenuti periodicamente aggiornati sui temi.

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 2022 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 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

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 2022 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.

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 2022 non si sono verificati eventi che abbiano comportato la perdita di dati (data breach) e conseguenti denunce comprovate riguardanti la violazione della privacy dei clienti e la perdita di dati di clienti.

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. Ad oggi si attende riscontro sulla procedura in corso.

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 a 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, 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. 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.

CLIENTI

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

Qualità e conformità dei servizi

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 mystery 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.

CARTE 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 MUYER 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 e il pagamento della sosta.

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

In considerazione dell'emergenza Covid-19 nel 2021 non è stata svolta l'indagine di qualità. Il voto medio al servizio nell'ultima indagine di customer disponibile era 7,39 per il servizio urbano e 7,24 per il servizio suburbano di Bologna; 7,02 per il servizio urbano di Imola, 7 per i servizi urbano ed extraurbano di Ferrara.

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.

Segnalazioni	2020	2021	2022
Totale segnalazioni	4.996	7.664	8.106
<i>Di cui</i>			
Totale reclamo automobilistico	3.359	4.468	5453
Totale segnalazioni Grande e Salta Su	-	1.830	1047
Totale reclami covid	1.595	293	13
Totale reclami People Mover	-	711	1593
<i>In particolare relativi a</i>			
Servizio			
Frequenza o orario non rispettato	343	508	879
Corsa non effettuata	220	352	425
Personale			
Personale scortese	266	242	286
Guida scorretta	189	758	398
Fermata non effettuata	154	357	304
Lotta all'evasione	6	1	9
Validazione obbligatoria	8	1	6
Segnalazione positiva	3	6	5
Tempi medi di risposta ai reclami	13	10	13

Le segnalazioni complessive degli utenti sono state 8.106 nel 2022, di cui 5.453 nel settore automobilistico. L'aumento delle segnalazioni negli anni deriva anche dall'acquisizione del nuovo servizio di trasporto monorotaia MEX tra aeroporto e stazione ferroviaria.

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 13 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 2022 (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, garantendo 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 installato 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 2022 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 (2022) non sono stati avviati procedimenti verso la società riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza derivanti dai servizi di trasporto resi a clienti.

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 effettivamente 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 combustibile 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 | 302-4 | 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 urbani, 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 dal-

lo 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 (riduzioni emissioni proprie).

Purtroppo negli ultimi anni il percorso verso la sostenibilità ha avuto degli ostacoli. Il covid 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

Nel mese di giugno 2019 è stata pubblicata 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)".

Tale Comunicazione, che costituisce un supplemento delle linee guida emesse dalla stessa

Commissione nel 2017 per la rendicontazione non finanziaria prevista dalla Direttiva EU 95/2014, 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.

Nella tabella seguente viene riepilogato l'attuale il 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)	<p>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.</p> <p>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]</p>
Governance – politiche	<p>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)</p>
Target	<p>TPER ha effettuato e prevede di effettuare investimenti significativi per l'efficiamento energetico / rinnovo della propria flotta (I mezzi TPER) e per la conseguente riduzione delle emissioni.</p> <p>Non sono stati al momento definiti target specifici per ulteriori interventi per la riduzione dei consumi di energia e delle emissioni.</p>
Performance – indicatori e metriche	<p>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</p>

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.

I consumi energetici – 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.

Si evidenzia che a seguito di una più puntuale ricognizione del dato relativo al precedente esercizio, ai fini di una più fedele rappresentazione, si è reso necessario effettuare un aggiustamento in termini di accuratezza del valore che ne ha comportato una rideterminazione funzionale anche a finalità di carattere comparativo.

Andamento consumi complessivi Gruppo (GJoule)	2020	2021	2022
Consumi energia elettrica	62.252	65.881	59.501
Consumi carburante – diesel	415.044	417.613	398.672
Consumi metano	337.033	392.951	409.685
Totale	814.329	876.446	867.858

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

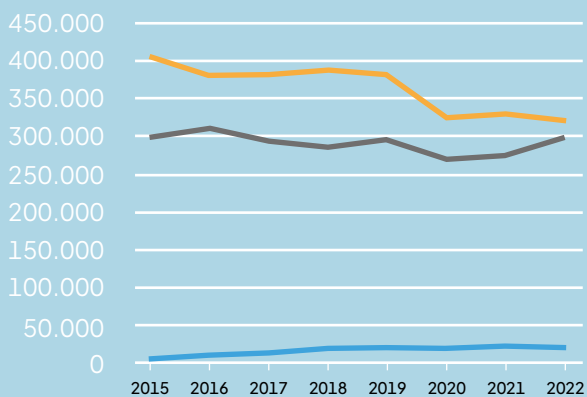
Consumi energia complessivi per servizio (GJoule)	2020	2021	2022
Trasporto	650.706	715.801	724.300
Altri servizi Mobilità	14.282	14.478	14.419
Sedi - Terminal e altro	149.341	146.166	129.139
Partner	103.841	92.304	89.276
Totale esclusi i partner	814.329	876.446	867.858
Totale con partner	918.170	968.750	957.134

Andamento consumi complessivi	2020	2021	2022
Esclusi i partner	-8,1%	7,6%	-1,0%
Con partner	-8,0%	6,0%	-1,0%

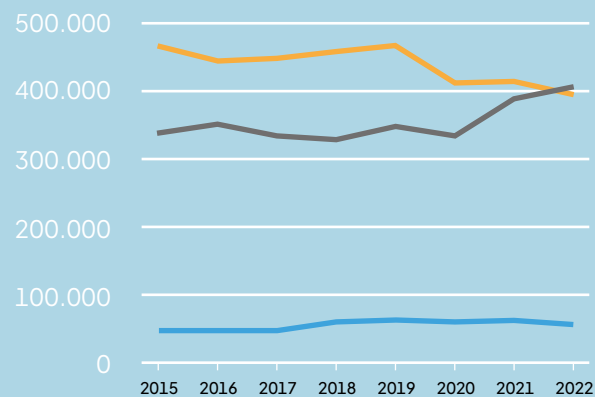
Nella tabella seguente si riporta l'andamento dei consumi di energia per tipologia di fonte energetica. Si evidenzia l'impatto della disponibilità di energia elettrica e delle modifiche sul sistema filoviario nella riduzione del consumo di energia elettrica. Si evidenzia inoltre l'impatto dell'utilizzo del metano, anche per via dell'incremento nel 2022 della flotta Ing.

Andamento consumi complessivi servizi di trasporto (GJoule)	2020	2021	2022
Consumi energia elettrica	19.252	21.991	19.748
Consumi carburante - diesel	329.308	255.647	334.061
Consumi metano	274.042	275.002	213.538
Totale	622.601	552.640	567.347

ANDAMENTO FONTI ENERGETICHE SERVIZIO BUS (GJ)



ANDAMENTO FONTI ENERGETICHE COMPLESSIVO (GJ)



ELETTRICO



DIESEL



METANO

Energia consumata (GJoule)	2020	2021	2022
Consumi energia elettrica			
Trasporto (bus)	19.252	21.991	19.748
KWh termici - sedi e terminal	3.781	4.261	3.893
Sedi e altro	33.700	33.892	30.449
SST	-	-	-
MA.FER	4.232	4.343	4.015
Dinazzano Po	1.288	1.394	1.396
Totale	62.252	65.881	59.501
Di cui da fonti rinnovabili	57.836	62.267	52.918
Andamento consumi energia elettrica	-3,55%	5,83%	-9,68%
Consumi carburante - diesel			
Trasporto (bus)	329.308	332.674	324.520

Energia consumata (GJoule)	2020	2021	2022
Altri servizi mobilità	1.884	1.443	1.563
SST	11.634	17.891	13.810
MA.FER	-	-	-
Dinazzano Po	72.218	65.605	58.778
Totale	415.044	417.613	398.672
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
Consumi metano			
Trasporto (bus)	274.042	275.002	299.286
Altri servizi mobilità (include VAZ)	750	820	764
LNG / Biometano	16.150	67.735	66.573
Sedi e altro	39.643	42.408	36.019
SST	321	509	362
MA.FER	4.546	4.604	4.889
Dinazzano Po	1.582	1.873	1.792
Totale	337.033	392.951	409.685
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
Totale consumi	814.329	876.446	867.858
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	57.836	62.267	52.918

Si evidenzia che a seguito di una più puntuale ricognizione del dato del consumo di diesel relativo al precedente esercizio, ai fini di una più fedele rappresentazione, si è reso necessario effettuare un aggiustamento in termini di accuratezza del valore, che ha comportato una rideterminazione funzionale anche a finalità di carattere comparativo.

Con riferimento all'acquisto di energia elettrica, dal 2017 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 verde proveniente da fonti rinnovabili così come definite dalla lettera b) della Deliberazione ARG/ELT n. 104/11 e ss.mm.ii. (energia eolica, solare termica, solare fotovoltaica, idraulica, geotermica e da biomassa), senza produzione di nuova CO2 derivante da combustibili fossili. Nel 2022 non è stato possibile garantire completamente l'acquisto da fonti rinnovabili per la situazione di scarsità venutasi a creare sul mercato. Pertanto una quota residuale di energia elettrica acquistata (circa l'11%) non ha garanzia dell'origine.

I consumi energetici – 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.

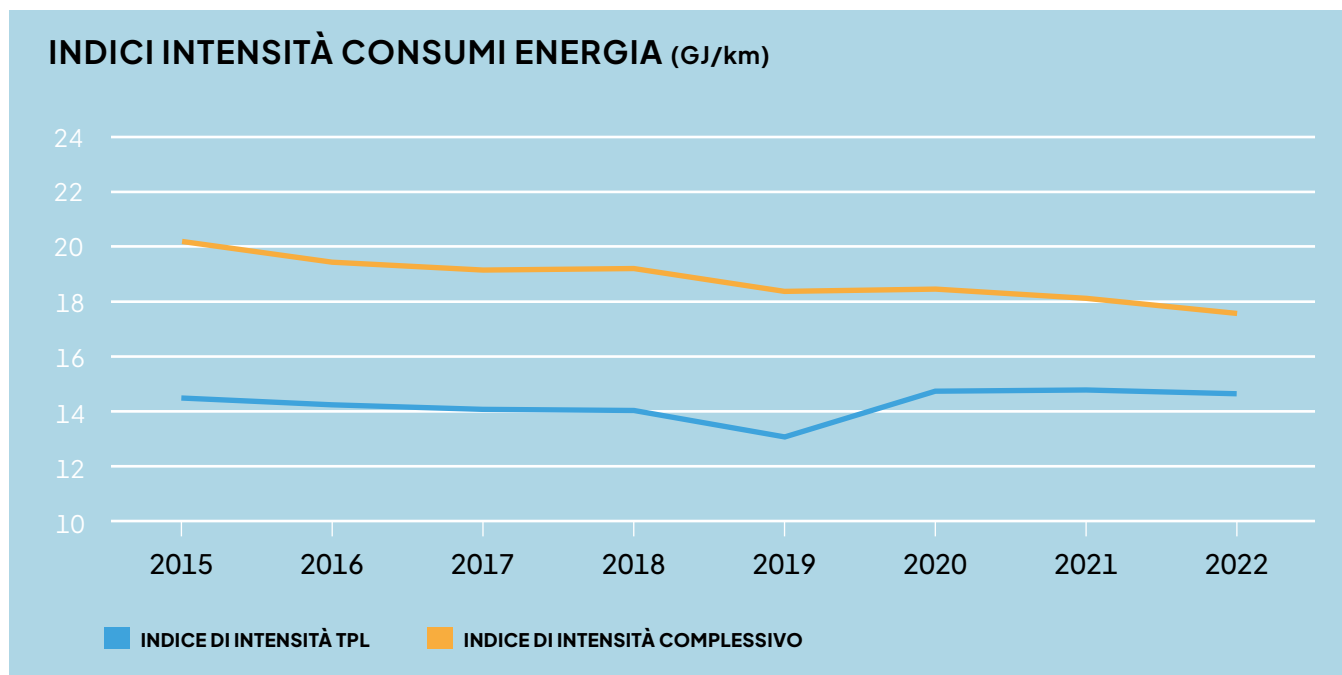
Consumi energia – Partner (GJoule)	2020	2021	2022
Consumi carburante – diesel			
Trasporto (bus)	97.668	86.950	84.700
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-		
Consumi metano			
Trasporto (bus)	6.172	5.354	4.576
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-		
Totale consumi	103.841	92.304	89.276

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	2020	2021	2022
Consumi energia	GJ	650.706	715.801	724.300
km percorsi complessivamente	km	44.205.636	48.425.245	49.384.978
Indice intensità	GJ/km*1000	14,72	14,78	14,67

Indice di intensità complessivo	Unità	2020	2021	2022
Consumi energia	GJ	814.329	876.446	867.858
km percorsi complessivamente	km	44.205.636	48.425.245	49.384.978
Indice intensità	GJ/km*1000	18,42	18,10	17,57



Le emissioni

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. 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 Scope2).

Il calcolo delle emissioni indirette da consumo di energia elettrica (GHG - Scope 2) è stata 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.

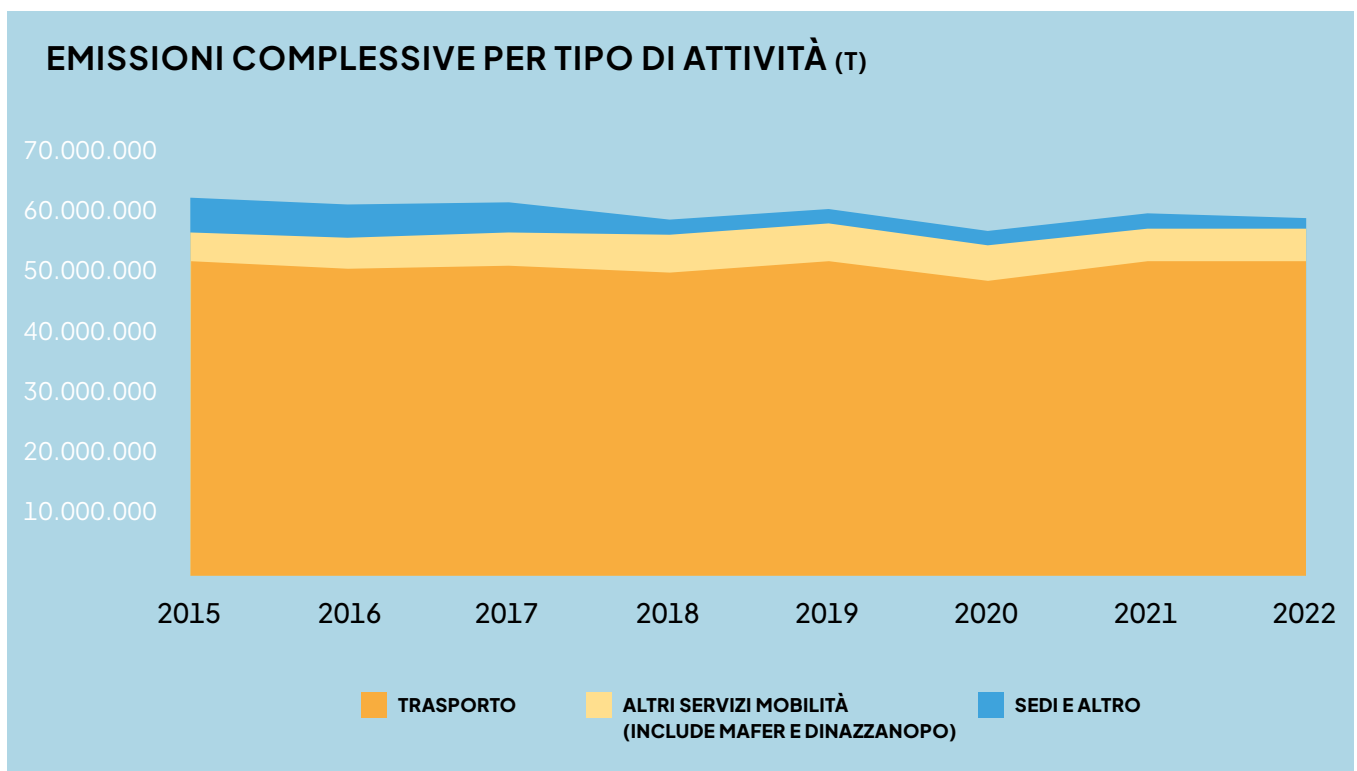
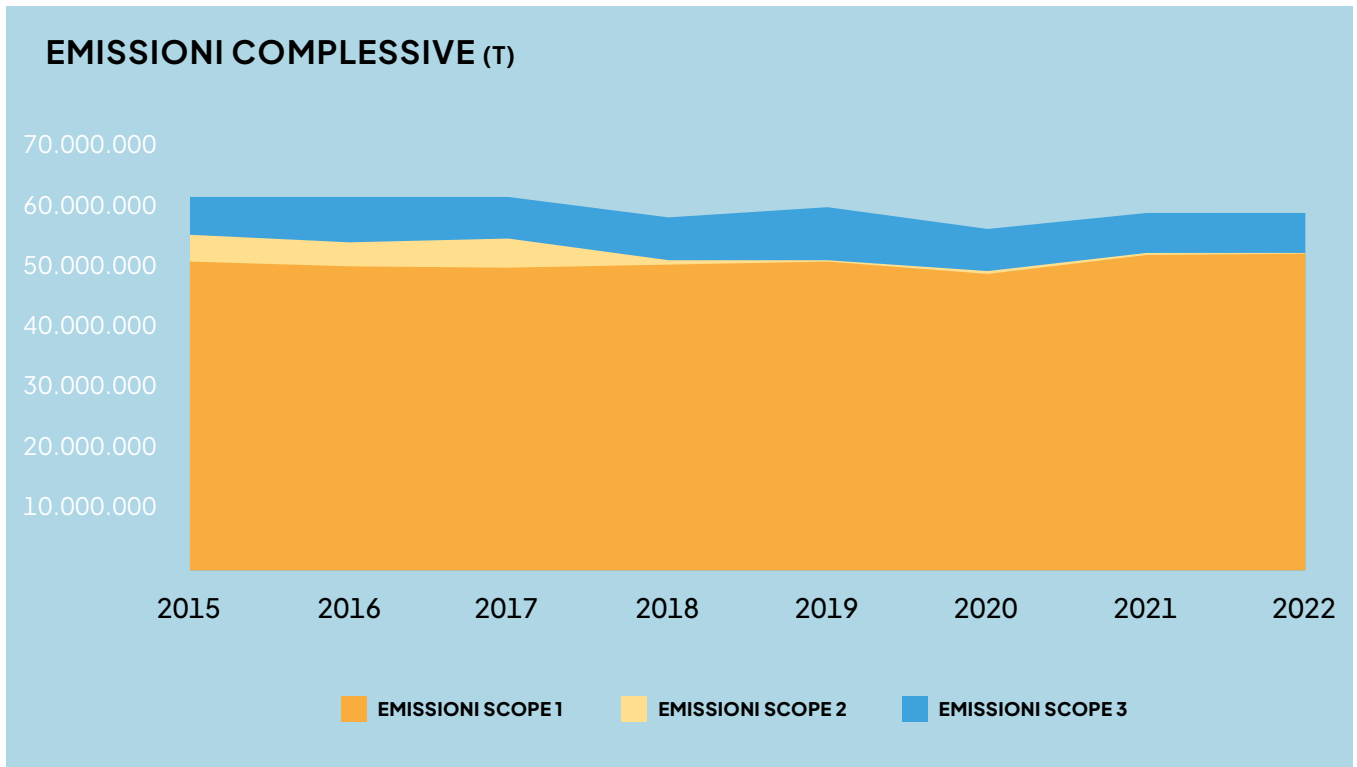
Come per la valutazione dei consumi, anche per le emissioni il perimetro di indagine comprende le aziende controllate e i partner.

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 emissioni 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.

Emissioni CO2 per Scop (tCO2e)	2020	2021	2022
Emissioni Scope 1	48.790.828	52.491.646	52.102.690
Emissioni Scope 2	314.711	257.569	385.891
Emissioni Scope 3	7.280.694	6.534.979	6.328.990
Totale	56.386.233	59.284.194	58.817.571
Andamento emissioni complessive	-6,11%	5,14%	-0,79%

Emissioni complessive / Per tipo di attività (tCO2e)	2020	2021	2022
Trasporto	48.144.602	51.368.149	51.798.299
Altri servizi Mobilità (include MA.FER e Dinazzano Po)	5.964.719	5.478.990	4.949.387
Sedi e altro	2.276.912	2.437.054	2.069.885
Totale	56.386.233	59.284.194	58.817.571
Andamento emissioni complessive	-6,11%	5,14%	-0,79%



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 127mila tonnellate di CO2 nei bacini di Bologna e Ferrara, di cui 257 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

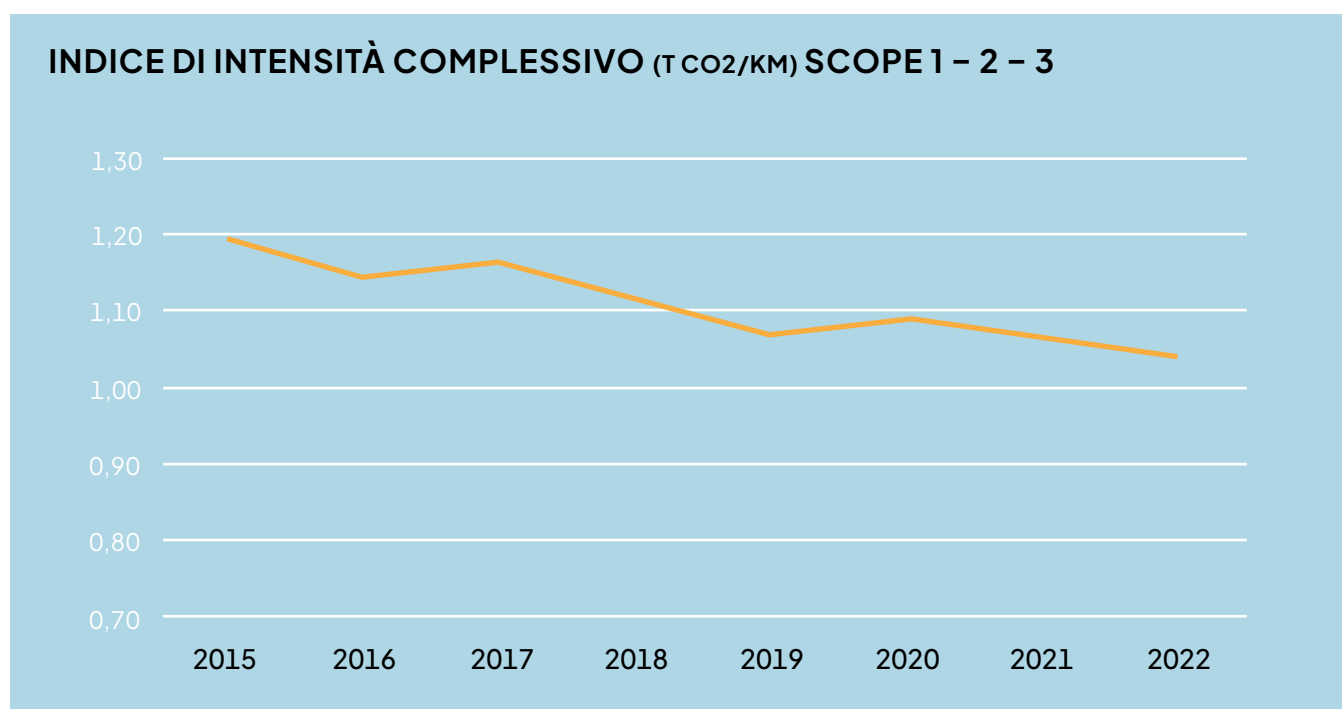
Si riporta di seguito l'indice di intensità delle emissioni. Analogamente al dato relativo all'indice dell'intensità dell'energia, il dato viene presentato utilizzando i Km percorsi quale parametro di riferimento.

Intensità delle emissioni	Unità	2020	2021	2022
Indice di intensità TPL				
Emissioni T CO2 tpl	kg CO2e	48.144.603	51.368.149	51.798.299
Km percorsi complessivamente	km	44.205.636	48.425.245	49.786.694
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,09	1,06	1,04
Andamento indice		1,5%	-2,6%	-1,9%
Nel triennio		-2,4%	-1,1%	-4,5%
Emissioni T CO2 complessive	Kg CO2e	56.386.233	59.284.194	58.817.571
Km percorsi complessivamente	Km	44.206.636	48.425.245	49.786.694
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,28	1,22	1,18
Andamento indice		-2,4%	-4,0%	-3,5%
Nel triennio		-2,7%	-1,4%	-7,4%

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 intensità scope 1 e 2	2020	2021	2022
Emissioni scope 1 e 2	49.105.539	52.749.215	52.488.581
km	44.206.636	48.425.245	49786693
KPI di sostenibilità – scope1 e 2/ km	1,11	1,09	1,05
Andamento		-2%	-3%

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



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.

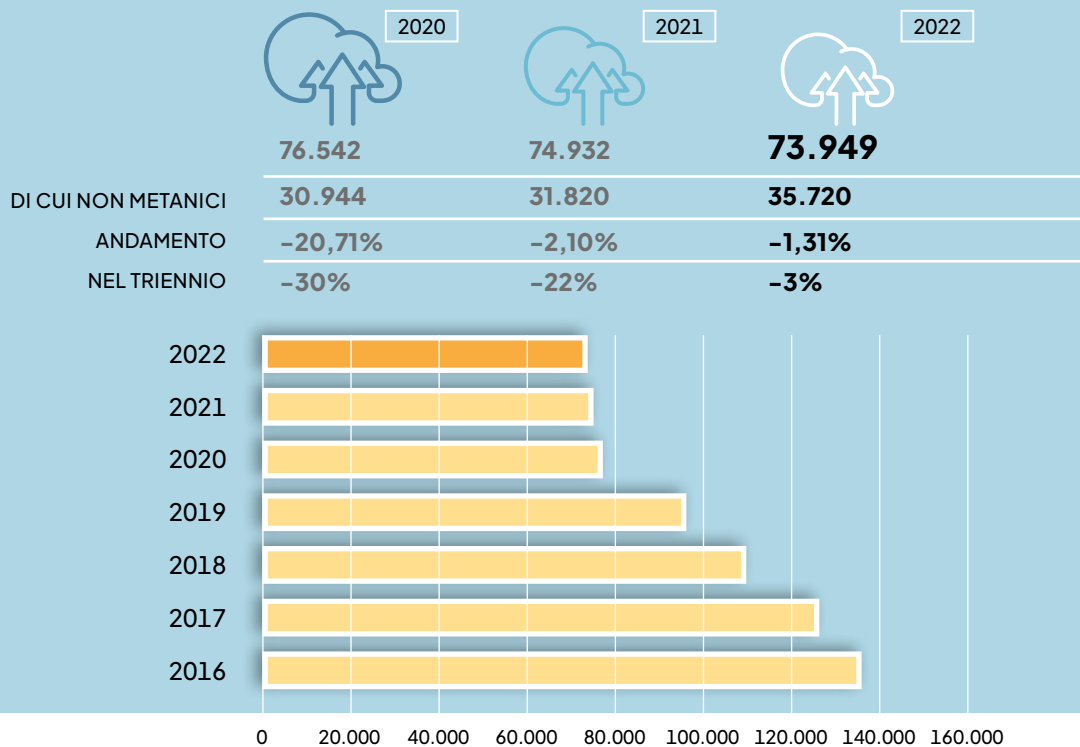
È possibile evidenziare l'effetto positivo delle scelte di TPER nella definizione del mix di fonti di alimentazione (elettrico, metano, diesel) e nella scelta di sostituire via via i veicoli più inquinanti con nuovi mezzi a impatto ridotto. Tutte le emissioni analizzate presentano un trend in progressivo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

TPER misura le emissioni di idrocarburi, monossidi di carbonio, particolati e ossido di azoto.

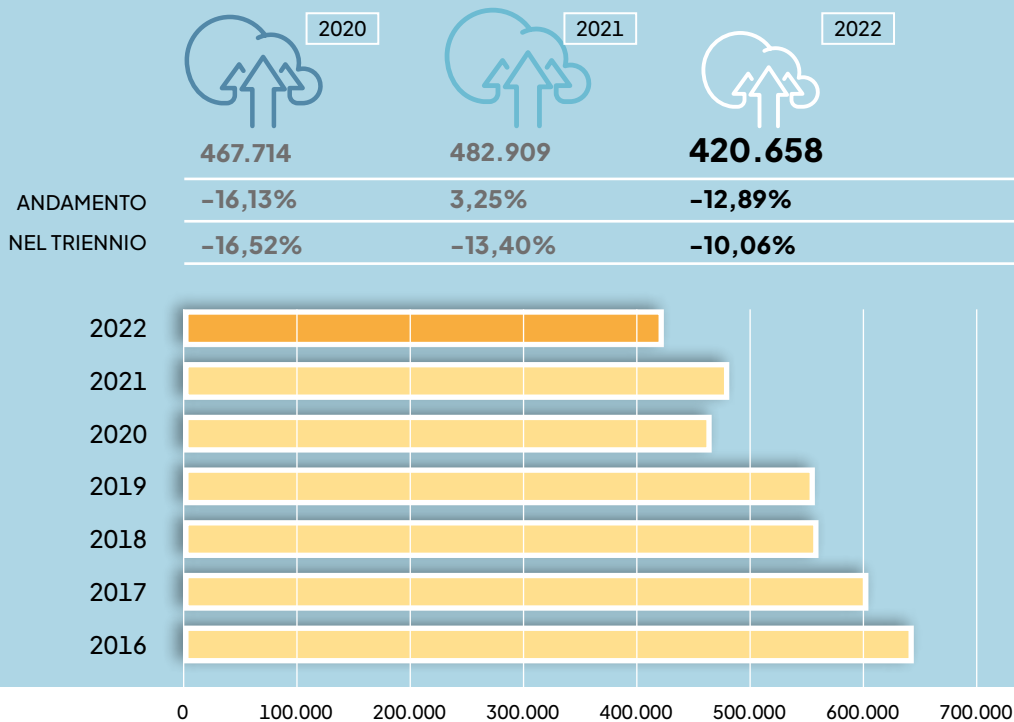
Con riferimento alle emissioni di inquinanti locali, che hanno effetto sulla salute delle persone e sull'ambiente (urbano e naturale), sono riportati gli andamenti delle emissioni di idrocarburi, monossido di carbonio, particolato e ossidi di azoto.

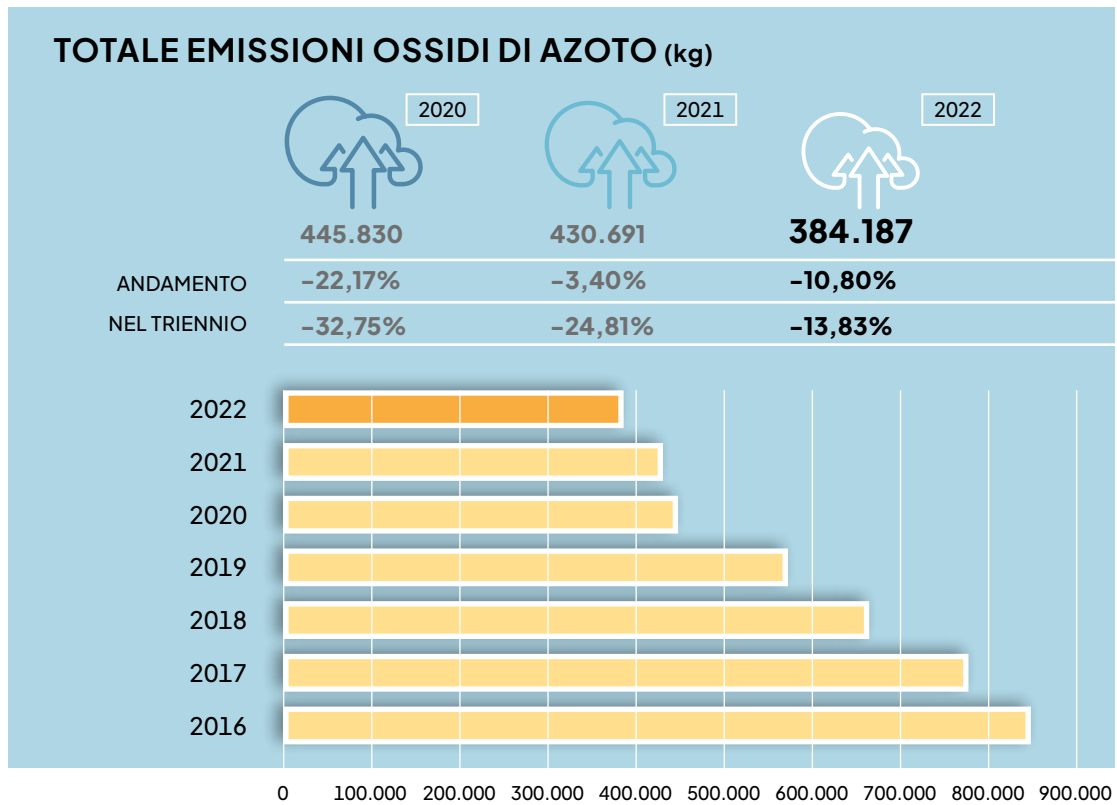
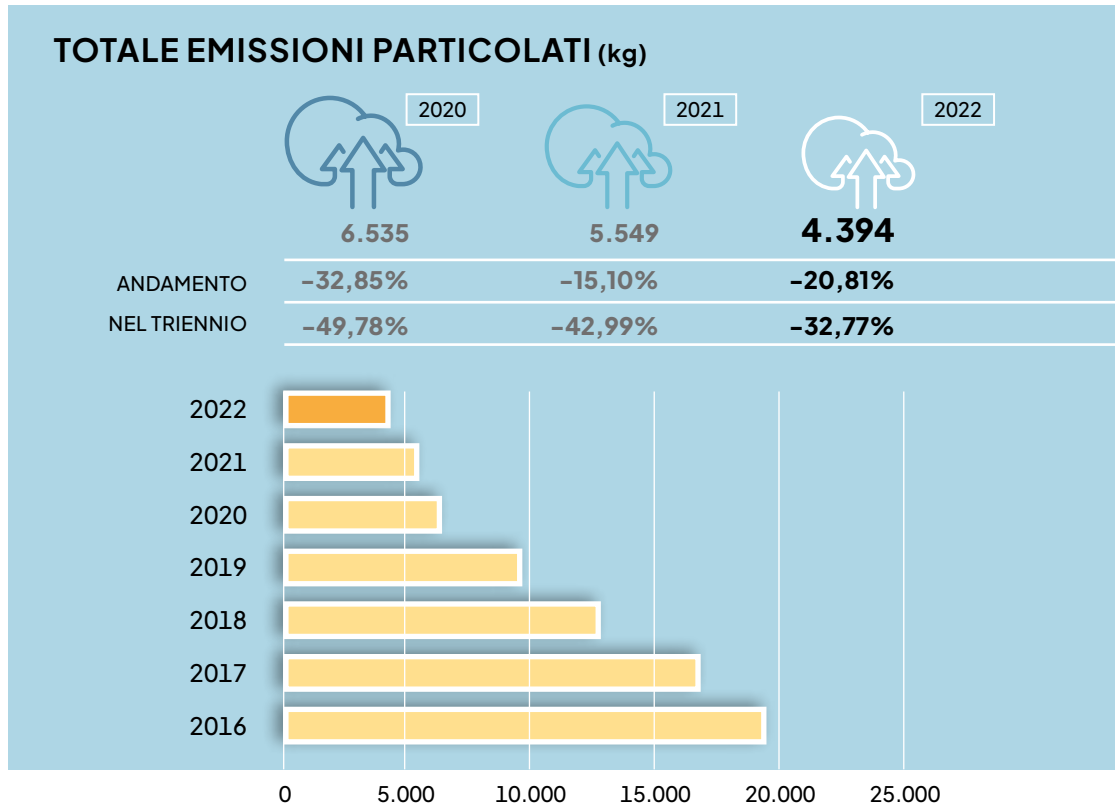
Tutti i dati di seguito riportati sono in kg.

TOTALE EMISSIONI DI IDROCARBURI (kg)



TOTALE EMISSIONI MONOSSIDO DI CARBONIO (kg)





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 2022 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 complessive

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 di 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 lavorazione dei rifiuti, che vengono depositati in appositi contenitori specifici per codice CER, in modo da permettere il corretto deposito temporaneo, preliminarmente al conferimento a terzi con adeguate tempistiche accertate da parte dei responsabili, che poi provvedono alla compilazione del 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 2022 TPER ha prodotto complessivamente 2365 tonnellate di rifiuti, di cui circa 461 classificati come non pericolosi.

Complessivamente nel 2022 il 97% 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)									
	2020			2021			2022		
	Recupero	Smaltimento	Totale	Recupero	Smaltimento	Totale	Recupero	Smaltimento	Totale
Rifiuti pericolosi	569	222	791	891	302	1.193	1.876	28	1.904
Rifiuti non pericolosi	485	269	754	395	87	482	430	31	461
Totale	1.054	491	1.545	1.286	389	1.675	2.306	59	2.365

Rifiuti / Recupero (T)									
	2020			2021			2022		
	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Smaltimento	Totale
Rifiuti pericolosi									
Altre operazioni di recupero	-	569	569	-	891	891	-	1.876	1.876
Totale	-	569	569	-	891	891	-	1.876	1.876
Rifiuti non pericolosi									
Altre operazioni di recupero	-	485	485	-	395	395	-	430	430
Totale	-	485	485	-	395	395	-	430	430
Totale rifiuti non destinati allo smaltimento	-	1.054	1.054	-	1.286	1.286	-	2.306	2.306

Rifiuti – Smaltimento (T)									
2020				2021			2022		
Rifiuti pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Smaltimento	Totale
Altre operazione di smaltimento		222	222	-	302	302	-	28	28
Totale	-	222	222	-	302	302	-	28	28
Rifiuti non pericolosi									
Altre operazione di smaltimento		269	269	-	87	87	-	31	31
Totale	-	269	269	-	87	87	-	31	31
Totale rifiuti destinati allo smaltimento	-	491	491	-	389	389	-	59	59

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).

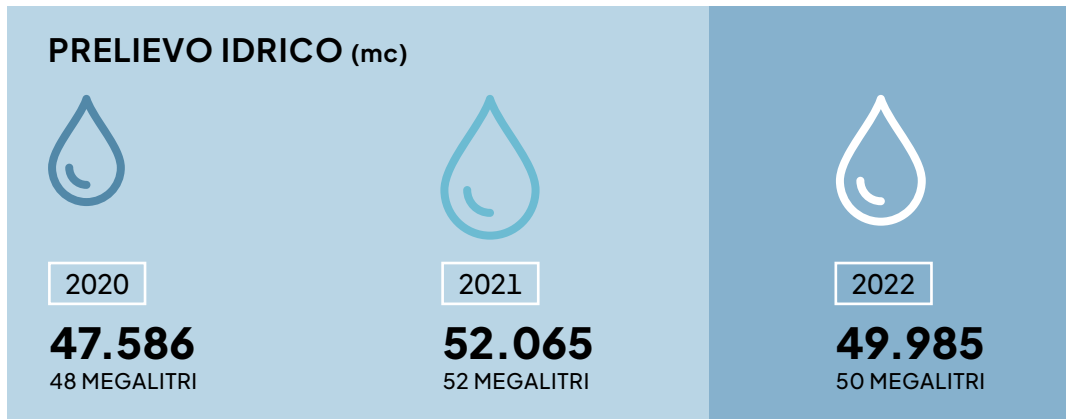
Risorse idriche – prelievi e scarichi

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. Cionondimeno 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 50 megalitri di acqua utilizzata nel 2022. 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.

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.



L'ORGANIZZAZIONE INTERNA – LE RISORSE UMANE

GRI 3-3 | 404-3

Stiamo vivendo anni caratterizzati da profonde trasformazioni in campo sociale ed economico, in un contesto segnato da importanti cambiamenti in ambito tecnologico, digitale, e in uno scenario caratterizzato da grandi sfide, si pensi al tema dell'evoluzione verso un'economia decarbonizzata ma anche alle evoluzioni culturali e in materia di diritti umani e inclusione.

Si tratta di elementi che hanno un impatto significativo anche nel mondo del lavoro, che deve essere preparato a valorizzare la conoscenza, le differenze, l'innovazione, ma anche la sicurezza e la stabilità anche economica. TPER da sempre è impegnata per garantire alle proprie persone un'occupazione stabile, accompagnata da rilevanti progetti formativi.

Di fronte alle nuove sfide, tuttavia, diventa fondamentale promuovere e valorizzare la conoscenza, la relazione il rispetto dei diritti umani, valorizzando le diversità e i talenti individuali, promuovendo il benessere in azienda e definendo una cultura aziendale inclusiva.

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.

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 2022, 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 un ulteriore somma pari al 20% dei trattamenti INPS per le giornate di congedi parentali.

Oltre ad avere mantenuto lo Smart Working sostanzialmente per la totalità delle attività di staff è stata introdotta una forma di lavoro mista per le risorse operative dove è stata alterata la parte di prestazione in presenza con quella a distanza (mediante Smart working) all'interno della quale sono stati effettuati corsi di formazione specifici in ambito sicurezza.

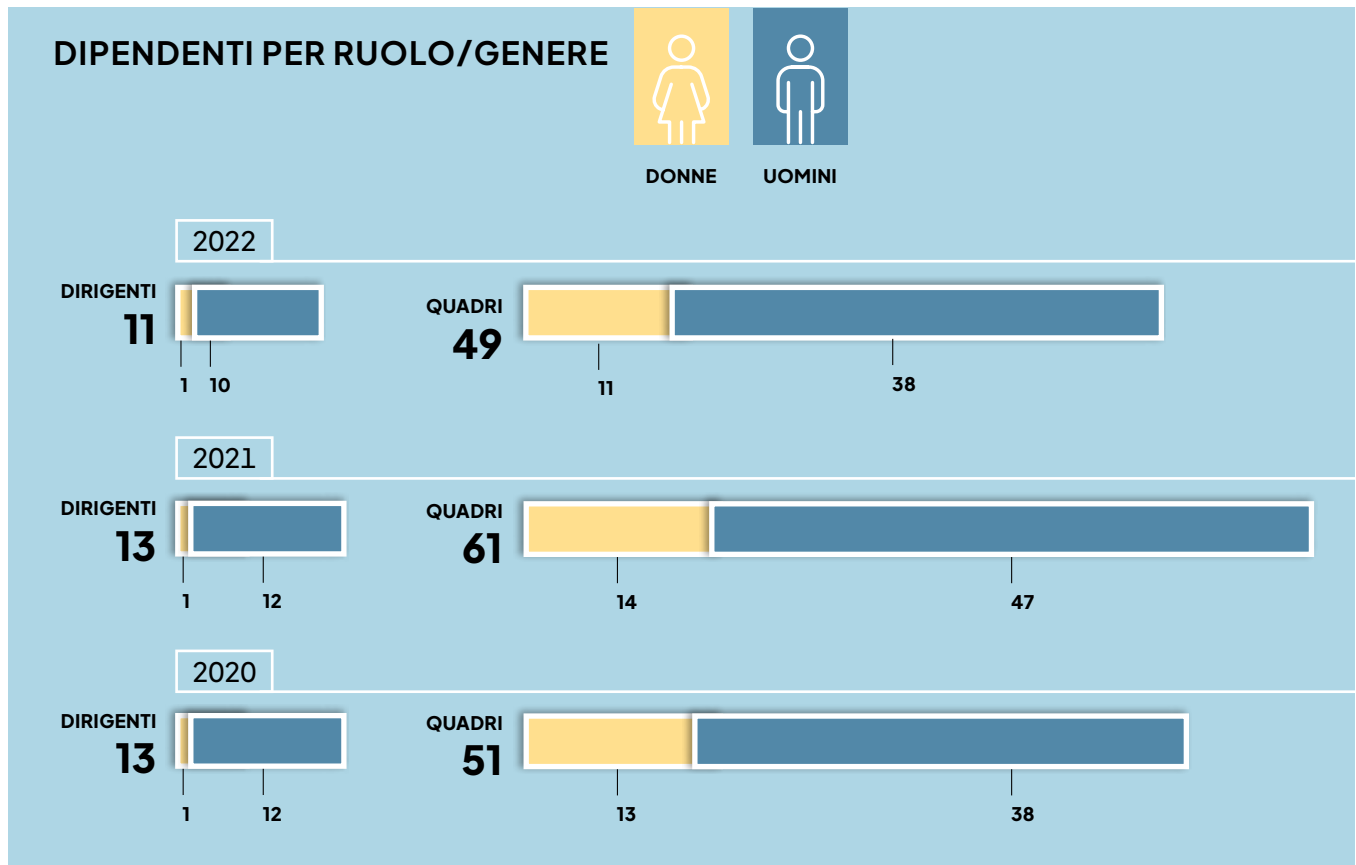
La sede direzionale di TPER ospita un ristorante aziendale - unitamente ad un bar - con cucina interna e modalità di servizio self-service, entrambi gestiti da impresa specializzata selezionata con procedura a evidenza pubblica.

Nelle altre sedi di Bologna "Ferrarese", Bologna "Due Madonne" e Bologna "Battindarno", le mense aziendali si trovano all'interno dei tre depositi, anch'esse con distribuzione self-service e inclusive di bar. Infine, presso il deposito di Imola è attivo un servizio di pasti veicolati gestito da 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, in modo da offrire 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 ed alla sua mobilità su tutto il territorio della città.

TPER svolge periodicamente degli assessment sul personale al fine della valutazione delle prestazioni e attitudini anche al fine di un riposizionamento e avanzamento di carriera. Per dirigenti e quadri (3% sul totale dei dipendenti) la valutazione avviene annualmente.

Nello specifico, le valutazioni sono così ripartite per genere.



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 2022 sono stati condivisi alcuni importanti accordi con le organizzazioni sindacali regionali e aziendali di seguito elencati.

Nel corso dell'anno 2022 si sono tenuti 35 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 2022.

Accordi sindacali 2022		
Data	OOSS	Oggetto
9-feb-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Prezzi applicati presso i bar aziendali e Bar Circolo San Felice
9-feb-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Monitoraggio servizi informatici e servizi internet
9-feb-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Contributo aziendale al Circolo Dozza
31-mag-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Valori obiettivo premio D
3-ago-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Indennità retribuzione ferie
14-set-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Progetto Gestione Sinistri Corporate
11-ott-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Smart Working
19-ott-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Trattamento economico/normativo personale addetto al People Mover
19-ott-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Reparto Sosta e Mobilità
14-dic-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Proroga scadenza accordo aziendale di secondo livello - Welfare
14-dic-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Servizio Notturmo
14-dic-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Trattamento economico/normativo personale in Apprendistato
14-dic-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Indennità retribuzione ferie arretrate

Sono stati inoltre sottoscritti verbali d'incontro in relazione alle riunioni tenutesi a seguito dell'attivazione di procedure di raffreddamento e conciliazione:

Data	OOSS	Oggetto
30-set-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Procedure "temi diversi"
21-dic-22	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Procedure "temi diversi" Bacino di Ferrara

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 2022 sono state elevate 707 contestazioni disciplinari. La consulta disciplinare ha esaminato 124 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

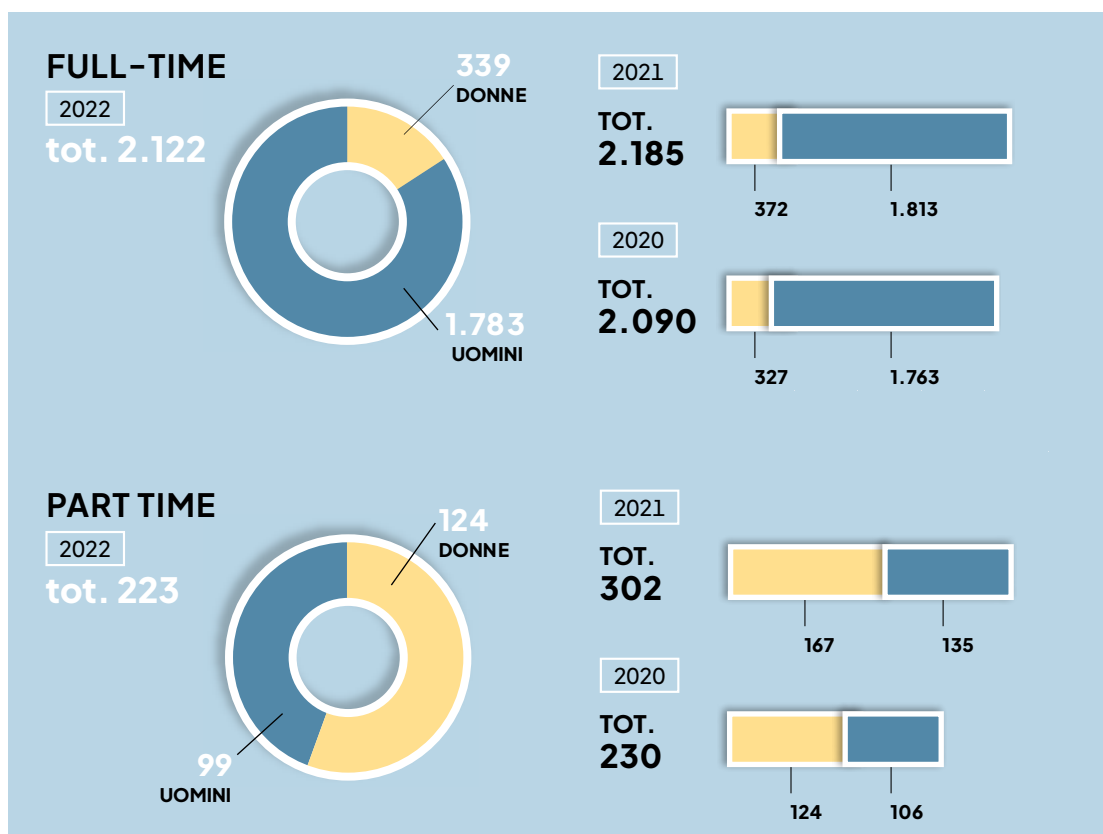
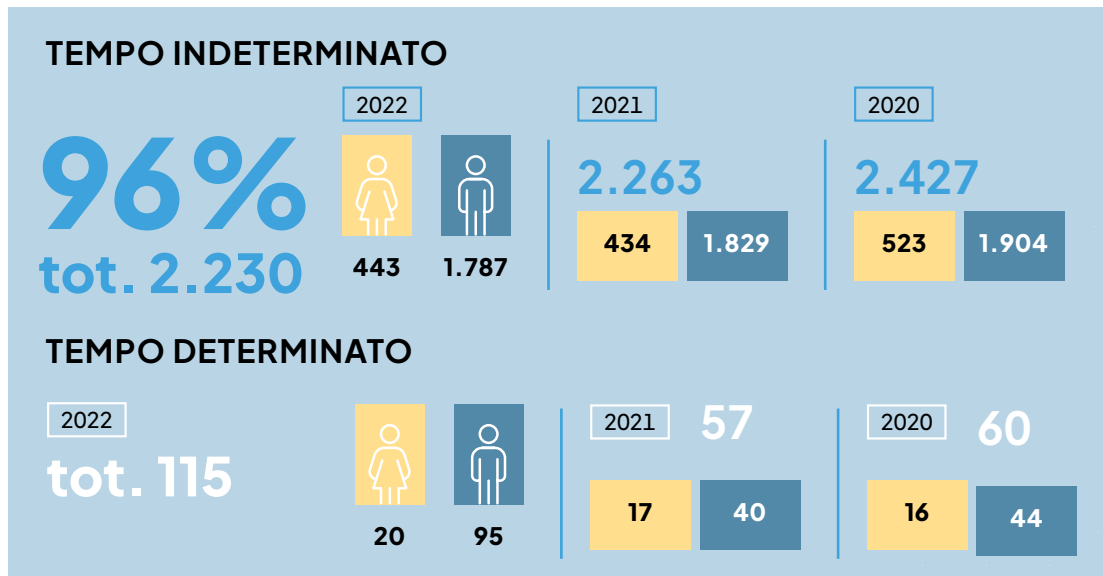
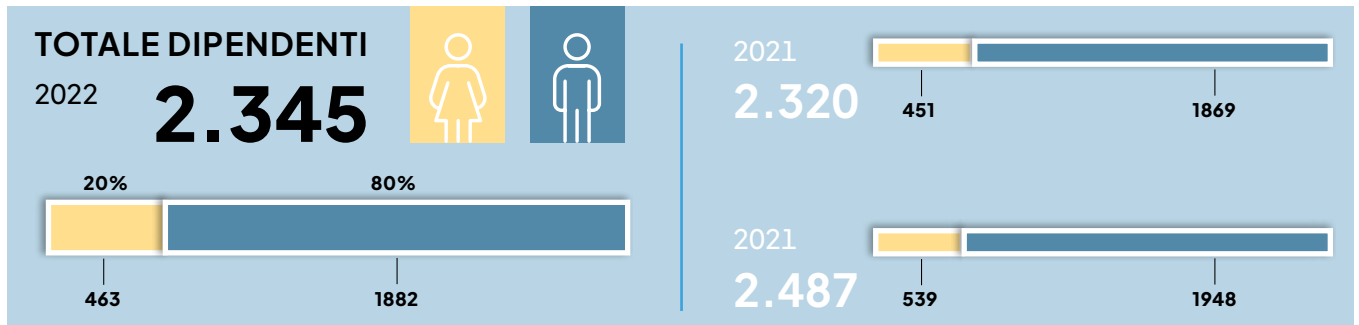
GRI 2-7 | 401-1

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.













Nella tabella successiva vengono presentati i dipendenti alla fine dei relativi periodi ("Head Count"). Complessivamente i dipendenti del gruppo sono 2345.

La quasi totalità del personale (96%) è a tempo indeterminato, mentre il 91% dei contratti è full time. I contratti part time sono ripartiti con una leggera prevalenza femminile (55,6%). Ha scelto il part time il 27% delle donne, contro il 5% degli uomini.

Si evidenzia che, rispetto a quanto previsto dall'informativa GRI 2-7, al 31 dicembre 2022, TPER non ha al momento formalizzato una procedura interna di comunicazione per i dipendenti che non dovessero riconoscersi all'interno delle categorie di genere maschile o femminile.



Nel 2022 Complessivamente sono state effettuate 206 nuove assunzioni (29 donne e 177 uomini) e si sono verificate 168 cessazioni del rapporto di lavoro (22 donne e 146 uomini).

Assunzioni			Cessazioni		
2022	+206	177  29 	2022	168	146  22 
2021	+151	127  24 	2021	299	189  110 
2020	+146	113  33 	2020	145	131  14 

Nuove assunzioni e turnover									
	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Assunzioni									
Fino a 29 anni	16	61	77	14	78	92	11	74	85
Da 30 a 50 anni	13	38	51	10	31	41	10	74	84
Oltre 50 anni	4	14	18	-	18	18	8	29	37
Totale	33	113	146	24	127	151	29	177	206
Cessazioni									
Fino a 29 anni	6	18	24	21	18	39	6	40	46
Da 30 a 50 anni	6	28	34	54	61	115	5	35	40
Oltre 50 anni	2	85	87	35	110	145	11	71	82
Totale	14	131	145	110	189	299	22	146	168
Motivo cessazione									
Uscite volontarie	7	107	114	14	117	131	19	133	152
Pensionamento	-	-	-	-	2	2	-	-	-
Licenziamento	-	5	5	-	3	3	-	-	-
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	7	19	26	96	67	163	-	8	8
Totale	14	131	145	110	189	299	22	146	168

Nelle tabelle successive vengono riportati i tassi di turnover degli ultimi esercizi.

Turnover – valori complessivi									
	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Assunzioni	33	113	146	24	127	151	29	177	7,2%
Cessazioni	14	131	145	110	189	299	22	146	8,9%
Variazione netta	19	(18)	1	(86)	(62)	(148)	7	31	1,6%
Dipendenti alla fine dell'esercizio	531	1.955	2.486	451	1.869	2.320	463	1.882	2.345

Indici turnover									
	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tasso turnover per genere [Uscite/ Dipendenti anni precedente]	2,6%	5,8%	5,2%	20,4%	9,7%	12,0%	4,9%	7,8%	7,2%
Tasso assunzioni per genere [Ingressi/ Dipendenti anni precedente]	6,1%	5,0%	5,2%	4,5%	6,5%	6,1%	6,4%	9,5%	8,9%
Turnover complessivo per genere (variazione netta/Dipendenti anno precedente)	3,5%	-0,8%	0,0%	16,0%	-3,2%	-6,0%	1,6%	1,7%	1,6%
Turnover complessivo per genere (entrati+usciti/ Dipendenti anni precedente) – dato in DNF 2019	8,7%	10,8%	10,4%	24,9%	16,2%	18,1%	11,3%	17,3%	16,1%

Indici turnover per classi di età

	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Nr. dipendenti per classi di età									
Fino a 29 anni	47	213	260	35	221	256	31	204	235
Da 30 a 50 anni	321	950	1.271	248	876	1.124	237	881	1.118
Oltre 50 anni	171	785	956	168	772	940	195	797	992
Totale	539	1.948	2.487	451	1.869	2.320	463	1.882	2.345
Tasso turnover per classi di età									
Fino a 29 anni	12,2%	8,3%	9,0%	44,7%	8,5%	15,0%	17,1%	18,1%	18,0%
Da 30 a 50 anni	1,7%	2,3%	2,2%	16,8%	6,4%	9,0%	2,0%	4,0%	3,6%
Oltre 50 anni	1,5%	10,3%	9,1%	20,5%	14,0%	15,2%	6,5%	9,2%	8,7%
Totale	2,6%	5,8%	5,2%	20,4%	9,7%	12,0%	4,9%	7,8%	7,2%

Per il reintegro delle funzioni aziendali negli ultimi anni è stato assunto prioritariamente personale di età inferiore a 29 anni, prevedendo specifici percorsi di formazione e inserimento (pari a circa il 60% della formazione complessiva).

Diversità e pari opportunità

GRI 401-3 | 405-1 | 405-2 | 406-1

Come riportato nel paragrafo precedente, il personale femminile al 31 dicembre 2022 è di 463 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.

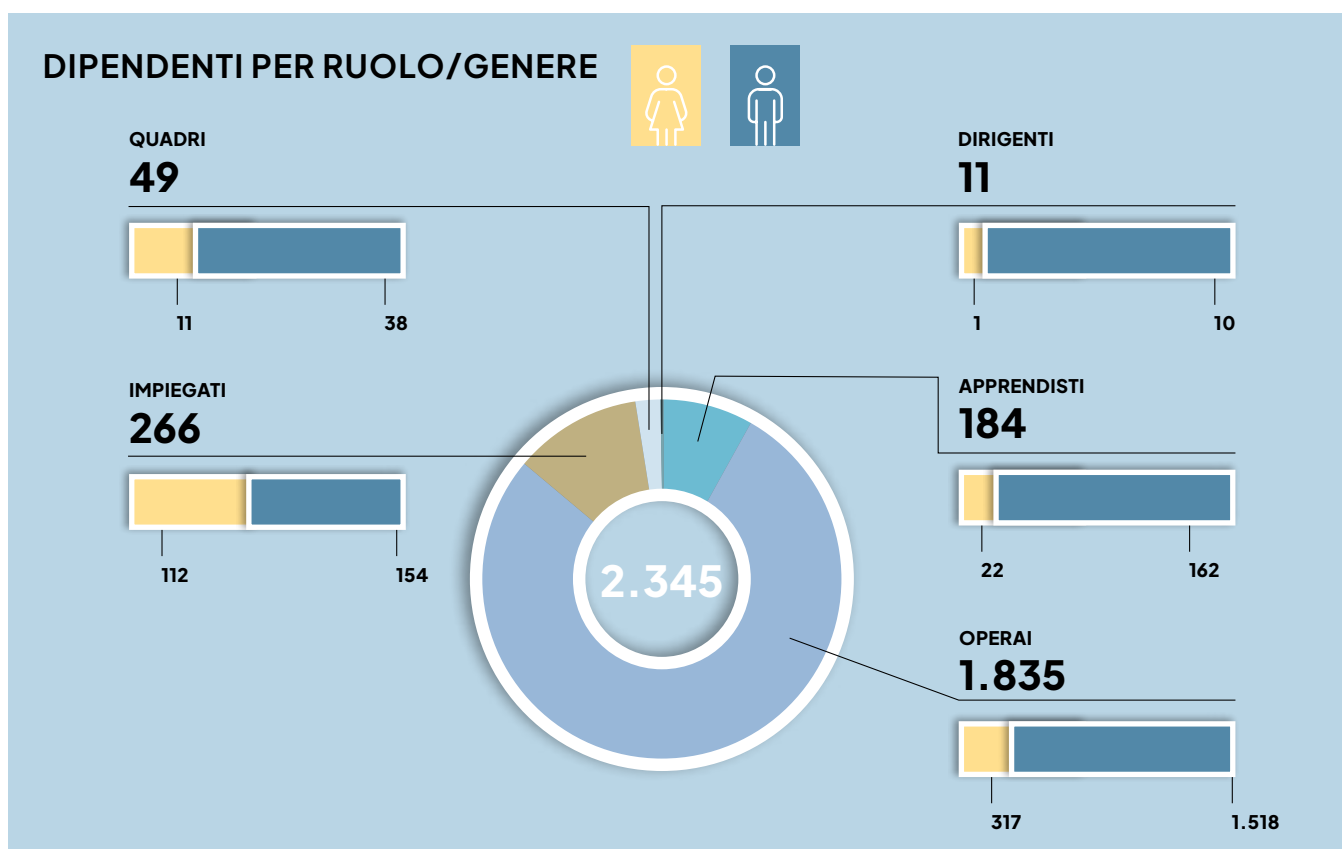
Numero dipendenti per gruppo d'età /per genere

	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Fino a 29 anni	47	213	260	35	221	256	31	204	235
Da 30 a 50 anni	321	950	1.271	248	876	1.124	237	881	1.118
Oltre 50 anni	171	785	956	168	772	940	195	797	992
Totale	539	1.948	2.487	451	1.869	2.320	463	1.882	2.345

% dipendenti per gruppo d'età /per genere

	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Fino a 29 anni	1,9%	8,6%	10,5%	1,5%	9,5%	11,0%	1,3%	8,7%	10,0%
Da 30 a 50 anni	12,9%	38,2%	51,1%	10,7%	37,8%	48,4%	10,1%	37,6%	47,7%
Oltre 50 anni	6,9%	31,6%	38,4%	7,2%	33,3%	40,5%	8,3%	34,0%	42,3%
Totale	21,7%	78,3%	100,0%	19,4%	80,6%	100,0%	19,7%	80,3%	100,0%

Il personale femminile nel ruolo di operatore di esercizio è il 17% sul totale della categoria.



2021											
DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	OPERAI	APPRENDISTI	COLLABORATORI	DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	OPERAI	APPRENDISTI	COLLABORATORI
13	61	339	1.639	268	0	1	14	106	294	36	0
						12	47	233	1.345	232	0
2020											
DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	OPERAI	APPRENDISTI	COLLABORATORI	DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	OPERAI	APPRENDISTI	COLLABORATORI
13	51	299	1.838	284	2	1	13	132	343	50	0
						12	38	167	1.495	234	2

L'organico è costituito al 79% da operai (si intendono principalmente gli autisti) e per il 12% da impiegati. I dirigenti sono lo 0,5% e i quadri il 2%. Il dato relativo all'occupazione è sostanzialmente stabile, in leggero incremento rispetto all'anno precedente.

Nella tabella seguente si indica la percentuale di ogni categoria lavorativa, per genere, rapportata al totale dei dipendenti.

% dipendenti per ruolo/genere									
	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	0,04%	0,48%	0,52%	0,04%	0,52%	0,56%	0%	0%	0,47%
Quadri	0,52%	1,53%	2,05%	0,60%	2,03%	2,63%	0%	2%	2,09%
Impiegati	5,31%	6,72%	12,02%	4,57%	10,04%	14,61%	5%	7%	11,34%
Operai	13,79%	60,11%	73,90%	12,67%	57,97%	70,65%	14%	65%	78,25%
Apprendisti	2,01%	9,41%	11,42%	1,55%	10,00%	11,55%	1%	7%	7,85%
Collaboratori	0,00%	0,08%	0,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0%	0%	0,00%
Totale	21,67%	78,33%	100,00%	19,44%	80,56%	100,00%	19,74%	80,26%	100%

TPER ha 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, razza, identità di genere, orientamento religioso, etc. 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 del personale non più idoneo alla guida.

Nel 2022 (così come nei precedenti esercizi di rendicontazione) non si sono verificati episodi di discriminazione.

Le misure di welfare di tutti i lavoratori tengono conto 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.

Il congedo parentale (maternity/paternity leave) è garantito a tutti i dipendenti. A causa dell'emergenza sanitaria derivante dal virus Covid19 sono state implementate anche iniziative straordinarie, come il sostegno alla genitorialità, una maggiore flessibilità di scelta sui turni, una maggiore diffusione del part-time facoltativo.

In seguito alla sottoscrizione di 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.

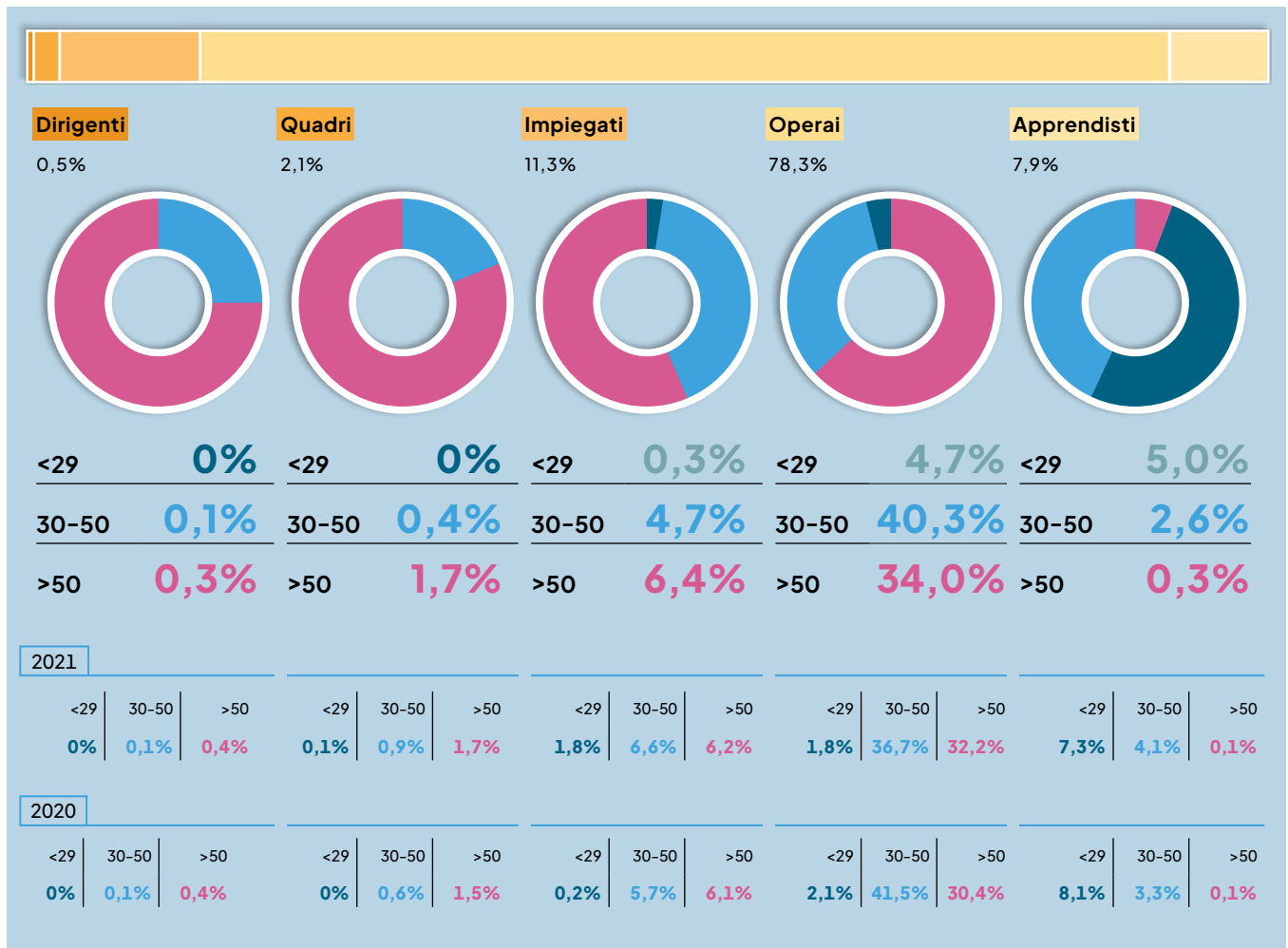
Nel 2022 TPER ha partecipato al Target Gender Equality delle Nazioni Unite, definendo uno specifico piano per la Gender Equality, adottando azioni e policy specifiche, valutando i punti di forza, debolezza e miglioramento attraverso un assessment, avviando le pratiche per la certificazione della parità di genere.

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 ai nostri sforzi
- › Promuovere la competitività delle nostre aziende
- › Adempiere ai nostri impegni di responsabilità aziendale e sostenibilità
- › Delineare, all'interno delle nostre aziende, modelli di comportamento tali da riflettere il tipo di società che vorremmo per i nostri dipendenti, i nostri concittadini e le nostre 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

Con riferimento al tema dell'età, si riporta di seguito la ripartizione per classi di età e posizione aziendale.



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, pertanto, si evidenzia che l'applicazione dei CCNL non prevede differenze fra uomo e donna; pertanto, non si riscontrano differenze fra donne e uomini.

Salario base (donne/uomini)

	2020	2021	2022
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)

	2020	2021	2022
Dirigenti	92%	82%	91%
Quadri	119%	108%	101%
Impiegati	93%	90%	92%
Operai	87%	85%	89%
Apprendisti	100%	97%	92%

Calcolando per FTE

Retribuzione media per FTE (donne/uomini)

	2021 Teste	2021 FTE	2022 Teste	2022 FTE
Dirigenti	82%	82%	91%	91%
Quadri	108%	108%	101%	101%
Impiegati	90%	96%	92%	96%
Operai	85%	91%	89%	95%
Apprendisti	97%	97%	92%	92%

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 del direttore e retribuzione mediana, l'indicatore è pari a 6,23.

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 2022 hanno usufruito di tale diritto 323 persone.



323

PERSONE

hanno usufruito del congedo parentale

Congedo parentale

	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere	108	240	348	69	191	260	51	217	268
Giorni	4.841	4.618	9.459	3.276	3.079	6.355	2.269	3.358	5.627
Numero dipendenti rientrati al lavoro durante il periodo di rendicontazione dopo aver usufruito del congedo parentale, per genere	108	240	348	69	191	260	51	217	268
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	106	235	341	69	191	260	50	213	263
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%	100%	100%	100%	98%	98%	98%

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.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 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 di 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. L'indice di frequenza infortuni, calcolato come numero di infortuni su 1 milione di ore lavorate è pari a 26 per il Gruppo e 27 per TPER.

L'indice di gravità di tali infortuni per il Gruppo è in calo rispetto all'anno precedente ed è pari a 0,77 giornate perse ogni 1.000 giorni lavorati (per TPER l'indicatore è pari a 0,82). La durata media degli infortuni è di 30 giorni per il Gruppo e 31 per TPER.

Infortuni sul lavoro Gruppo TPER

2022 	Infortuni mortali		Infortuni gravi		Altri infortuni		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
0	0	0	15	2	67	93	82	95
Di cui in itinere:		2022	22	2021	15	2020	13	

Infortuni sul lavoro TPER

2022 	Infortuni mortali		Infortuni gravi		Altri infortuni		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
0	0	0	15	2	62	81	77	83
Di cui in itinere:		2022	22	2021	11	2020	13	

Assenza per infortuni Gruppo TPER

	2020	2021	2022
Giorni assenza per infortuni ¹	3.013	3.111	2.467
Giorni di assenza totali	164.600	137.441	9.319
Totale ore lavorate	3.428.571	3.439.232	3.209.725
Totale ore lavorabili	4.516.523	4.308.065	376.174

Assenza per infortuni TPER

	2020	2021	2022
Giorni assenza per infortuni ¹	2.652	2.735	2.370
Giorni di assenza totali	154.063	129.051	125.917
Totale ore lavorate	3.006.377	3.094.929	2.886.572
Totale ore lavorabili	3.977.643	3.908.253	3.690.561

L'indice di frequenza infortuni, calcolato come numero di infortuni su 1 milione di ore lavorate è pari a 26 per il Gruppo e 27 per TPER.

L'indice di gravità di tali infortuni per il Gruppo è in calo rispetto all'anno precedente ed è pari a 0,77 giornate perse ogni 1000 giorni lavorati (per TPER l'indicatore è pari a 0,82). La durata media degli infortuni è di 30 giorni per il Gruppo e 31 per TPER.

Indicatori infortuni Gruppo TPER			
	2020	2021	2022
Indici infortuni			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000)	0,88	0,90	0,77
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorabili x 1.000)			
Infortuni – durata media			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	32	23	30
Infortuni in itinere (%)	16%	24%	27%
Giorni di assenza per tipologia %			
Infortuni	2%	2%	2%
Malattie	21%	24%	27%
Congedi (maternità – parentali)	6%	5%	4%
Altro ¹	72%	70%	65%
Totale	100%	100%	100%

¹ Altro: aspettativa, Legge 104, donazione sangue, permesso sindacale, sciopero, altro.

Indicatori infortuni TPER			
	2020	2021	2022
Indici infortuni			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000)	28	40	27
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorabili x 1.000)	0,88	0,88	0,82
Infortuni – durata media			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	32	22	31
Infortuni in itinere (%)	15,7%	8,9%	28,6%
Giorni di assenza per tipologia %			
Infortuni	2%	2%	2%
Malattie	20%	23%	29%
Congedi (maternità – parentali)	6%	5%	4%
Altro ¹	72%	70%	65%
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 2022, così come nei precedenti esercizi rendicontati, 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.

Incidenti sul lavoro (compresi infortuni in itinere)			
	unità	2020	2021
Nr. Incidenti Mortali		-	-
Nr. Incidenti gravi		-	-
Nr. Altri incidenti		3	4
<i>Di cui Infortuni in itinere - con trasporto organizzato dall'azienda</i>		-	-
<i>Di cui Infortuni in itinere - con trasporto NON organizzato dall'azienda</i>		1	2
Totale incidenti (con infortuni in itinere)		3	4
<i>Di cui in itinere</i>		1	2
Infortuni in itinere	%	33%	50%
Incidenti stradali	Nr.	1	1

Indici infortuni			
		2020	2021
Indice frequenza infortuni (Nr. Infortuni /ore lavorate*1.000.000 ore lavorate)		652	672
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorate)		8,04	10,24
<i>N° giornate mediamente perdute a causa di infortunio ogni 1.000 giorni lavorati</i>			
Infortuni - durata media			
<i>Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)</i>		12	15

Malattie professionali

GRI 403-10

Nel 2022 si sono verificati due casi di malattie professionali denunciate, riguardano la capogruppo TPER. Di queste, una non è stata riconosciuta da INAIL, l'altra riguarda un dipendente cessato.

Per i partner esterni per cui è stata condotta l'analisi non si sono verificati casi di malattie professionali.

FORMAZIONE E EDUCAZIONE

GRI 3-3 | 404-1

Nel 2022 sono state complessivamente erogate oltre 60mila ore di formazione, di cui oltre 8mila in materia di sicurezza). L'attività formativa ha coinvolto 1.765 dipendenti, con una media di 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. È stato inoltre avviato un percorso formativo anche sui temi della sostenibilità.

Tempo medio di formazione									
	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	2	8	8	-	22,3	20,6	11,30	21,07	20,18
Quadri	3	15	12	11,9	24,3	21,4	33,68	41,43	39,69
Impiegati	7	8	7	8,8	52,8	39,0	9,96	11,86	11,06
Operai	3	10	8	7,5	13,8	12,7	4,47	17,85	15,54
Apprendisti	90	97	96	111,8	114,4	114,0	177,61	142,90	147,05
Totale	12	20	18	16,3	31,5	28,5	14,73	28,62	25,88

Tempo di formazione (ore totali)

Ore totali formazione	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	2	99	101	-	268	268	11	211	222
Quadri	35	555	590	167	1.142	1.308	371	1.574	1.945
Impiegati	854	1.351	2.205	932	12.291	13.223	1.116	1.827	2.943
Operai	857	14.589	15.446	2.213	18.570	20.784	1.417	27.098	28.515
Apprendisti	4.475	22.711	27.186	4.025	26.536	30.562	3.907	23.151	27.058
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6.223	39.306	45.529	7.337	58.808	66.145	6.822	53.861	60.683

Numero dipendenti che hanno ricevuto la formazione

Dirigenti	1	11	12	-	9	9	1	10	11
Quadri	10	31	41	5	33	38	10	34	44
Impiegati	66	95	161	71	100	171	93	113	206
Operai	115	657	772	165	853	1.018	204	1.049	1.253
Apprendisti	53	237	290	41	235	276	31	220	251
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	245	1.031	1.276	282	1.230	1.512	339	1.426	1.765

Numero impiegati formati sicurezza

Dirigenti	-	-	-	-	3	3	-	1	1
Quadri	-	25	25	1	24	25	6	23	29
Impiegati	42	134	176	34	69	103	25	47	72
Operai	33	342	375	68	419	487	50	320	370
Apprendisti	32	148	180	17	133	150	16	80	96
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	107	649	756	120	648	768	97	471	568

Tempo di formazione (ore totali)

	2020			2021			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero impiegati formati legalità									
Dirigenti	1	11	12	-	1	1	-	7	7
Quadri	9	37	46	1	5	6	10	31	41
Impiegati	2	7	9	14	12	26	60	55	115
Operai	5	19	24	3	11	14	15	75	90
Apprendisti	27	29	56	3	11	14	2	6	8
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	44	103	147	21	40	61	87	174	261

Numero eventi formativi	204	398	659
Di cui sicurezza	57	78	105
Di cui legalità	9	8	12

Ore totali formazione

	2020	2021	2022
Totale	45.529	66.145	60.683
Di cui:			
Sicurezza	6.096	11.718	6.627
Legalità (anticorruzione - trasparenza)	275	158	1.077

nell'ambito delle politiche di gestione del personale, della valorizzazione del capitale umano e delle competenze professionali.

Oltre 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 2022 sono inoltre state erogate 92 ore di formazione nel settore della sostenibilità.

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 micro-chip 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 mese di settembre 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.

TPER ha consolidato nel corso degli ultimi anni la leva della premialità per riconoscere la fedeltà dei propri abbonati attraverso due modalità. La prima è quella di offrire dei vantaggi nel campo del tempo libero e del consumo: l'abbonamento TPER incorpora un valore in sé che permette di ottenere sconti, riduzioni e agevolazioni nei principali Teatri di Bologna, nei Musei, nella Cineteca e nelle principali manifestazioni di musica classica e contemporanea. La seconda modalità è quella di premiare gli abbonati che validano con regolarità il loro titolo di viaggio attraverso un concorso riservato a chi, tra di essi, si iscrive al Web Club TPER. Il Web Club intende promuovere una politica di fidelizzazione dei propri utenti più assidui, riservando loro offerte speciali dei partner dell'azienda o informazioni on line sulla mobilità più "personalizzate".

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 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.

I Vertici e il Management 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 TPER, a testimonianza del proprio impegno nei confronti delle iniziative meritevoli della comunità, 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, Genius Bononiæ, AVIS, Piazza dei Colori, l'Accademia Filarmonica di Bologna, la Fondazione Cirulli di San Lazzaro di Savena, il MEIS, 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 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 – verità memoria, storia" 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 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 2022 si cita il sostegno alla manifestazione ciclistica Dieci Colli che coinvolge tutta la città di Bologna e provincia.

Iniziative Culturali

Si elencano di seguito alcune delle principali iniziative nel settore culturale, con indicazione degli enti con cui TPER ha collaborato:

- › Associazione Coro dell'Antoniano – promozione iniziative
- › Associazione Mozart14 – promozione delle iniziative
- › CAPO D – Antartide Università Verde
- › Cineteca: partecipazione e sponsorizzazione Mostra su Pier Paolo Pasolini; promozione Cinema ritrovato – Evento in piazza nell'ambito dell'estate bolognese; supporto per le riprese a bordo bus per un film realizzato dal Liceo Arcangeli
- › Circolo Dozza – Gruppo Teatro – promozione dell'attività dell'associazione mettendo a disposizione il teatro aziendale
- › Comune di Bologna – Partecipazione all'evento: Impronte Digitali Special, dedicato ai giovani, con un evento presso la sede TPER con Stefano Accorsi e Fabio Bonifacci sui temi della scrittura e della recitazione; partecipazione e promozione della Settimana europea della mobilità sostenibile; sponsorizzazione evento Bologna estate; partecipazione al Festival della Cultura Tecnica; promozione diciottesima edizione del Biografilm Festival; promozione evento per bambini “Burattini a Bologna”
- › Confindustria – promozione e sponsorizzazione del 58mo Premio Estense dedicato alla letteratura e cultura
- › MEIS Museum – promozione della Festa del libro ebraico e della mostra Sotto lo stesso cielo
- › Rivista Pandora – partecipazione all'evento Ecosistemi della digitalizzazione
- › Teatro Comunale – sostegno alle attività della stagione teatrale 2022 e promozione delle iniziative
- › Università di Bologna – promozione dell'Alma Mater Summer School e della scuola di giornalismo

Iniziative nel settore dello sport

In campo sportivo, TPER ha supportato le seguenti iniziative con le rispettive associazioni o enti di riferimento:

- › Associazione polisportiva Bradipi – promozione iniziativa Insieme a ruota libera di promozione dello sport per persone con disabilità
- › CIP Ferrara – promozione sport paralimpico
- › Circolo Dozza – promozione gara Dieci Colli
- › Comune di Bologna – promozione Run Tune Up – Mezza Maratona di Bologna; promozione evento Bologna Sport day; promozione Strabologna anche attraverso l'utilizzo gratuito dei mezzi per tutti i partecipanti

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:

- › Ambrosetti – Innotech Community – L'idrogeno nel trasporto pubblico locale
- › CEFA – supporto evento 50 anni CEFA
- › FONDAZIONE BELLISARIO – Donna Economia e Potere – seminario internazionale
- › Armonie – Voci di donne
- › UDI – Unione donne – Linea telefonica centro anti violenza h24
- › Casa delle donne – Più toste – casa delle donne per non subire violenza e R(i)esistenze – festival la violenza illustrata
- › Mondo donna – Chiama chiAMA – servizio di sostegno gratuito per le donne
- › Komen – Race for the Cure
- › Dedalus – Relazioni – Sembianze – un esercizio di sensi oltre l'osservazione diretta
- › Gli amici di Luca – Essere o essere – giornata nazionale dei risvegli
- › Comune di Bologna – Parchi in movimento
- › Progetto Itaca – Non sei solo – linea d'ascolto
- › Ospedale Sant'Orsola – Verso la nascita
- › Comune di Ferrara – Non ci casco – servizio di sostegno psicologico
- › Unione comuni appennino – Stop Azzardo
- › Telethon, Io e lei – accanto a tutte le mamme che credono nella ricerca
- › Comune di Bologna – metti la mascherina e stacci dentro

Eventi e manifestazioni

L'azienda ha partecipato in particolare ai seguenti eventi:

- › ASSTRA – Convegno nazionale
- › Confindustria Farete
- › Fiera Rimini, International Bus Expo
- › INNOTRANS, Fiera Internazionale del trasporto a Berlino

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 / salute
- › AIL / salute
- › ANT / salute
- › APS / territorio
- › Antoniano di Bologna / cultura
- › CEFA / diritti umani
- › CUCINE POPOLARI / diritti umani
- › MEDICI SENZA FRONTIERE / diritti umani
- › Mozart14 / cultura
- › SAVE THE CHILDREN / diritti umani
- › TELETHON / salute

Collaborazioni

TPER ha collaborato a vario titolo con i seguenti Enti e associazioni (di alcune delle quali è anche membro):

- › Metropoli di Paesaggio Ferrara
- › Confindustria
- › Fondazione Innovazione Urbana
- › Global Compact
- › Impronta Etica
- › Capo D
- › CIFI
- › AIPARK
- › CLUB ITALIA



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

GRI 2 – Informative Generali – versione 2021					
Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
2-1	Dettagli organizzativi	TPER			
		Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica			
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica			
		Informativa di sostenibilità: Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016)/ Il Gruppo TPER			
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica			
2-4	Revisione delle informazioni	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica			
2-5	Assurance esterna	Relazioni della società di revisione			

GRI 2 – Informative Generali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Attività e lavoratori					
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	TPER			
		La performance economico-finanziaria / Analisi dell'impatto economico sul territorio - analisi del valore esteso			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Il gruppo TPER			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Contesto di riferimento e scenari			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Il quadro normativo e regolatorio			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / La pianificazione locale			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Servizi per il territorio			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / I mezzi TPER			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Investimenti e innovazione			
2-7	Dipendenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Occupazione e turnover			
2-8	Lavoratori non dipendenti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Performance di sostenibilità – Catena di fornitura	2.8. a	Informazioni non disponibili/incomplete	Informativa riferita ai partner del servizio di trasporto pubblico /dato non disponibile

GRI 2 – Informative Generali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Governance					
2-9	Struttura e composizione della governance	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Organi societari e modello di governance			
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / 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 (DLgs 254/2016) / 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 (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Governance della sostenibilità e processi di delega			
2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Governance della sostenibilità e processi di delega			
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Governance della sostenibilità e processi di delega			
2-15	Conflitti d'interesse	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Gestione dei conflitti di interesse e comunicazione delle criticità			
2-16	Comunicazione delle criticità	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Gestione dei conflitti di interesse e comunicazione delle criticità			
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Governance della sostenibilità e processi di delega			
2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Governance della sostenibilità e processi di delega			
2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Organi societari e modello di governance			

GRI 2 – Informative Generali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / 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 (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Organi societari e modello di governance	2-21b	Informazione non disponibile	Dati non disponibili

Strategia, politiche e prassi

2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder			
2-23	Impegno in termini di policy	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Strategia e obiettivi			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / 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 (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / La gestione dei rischi			
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Strategia e obiettivi			
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / 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 (DLgs 254/2016) / 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 (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Compliance			

GRI 2 – Informative Generali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
2-28	Appartenenza ad associazioni	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Governance e condotta responsabile del business – Adesioni ad associazioni			

Coinvolgimento degli stakeholder

2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Gli stakeholder			
2-30	Contratti collettivi	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DLgs 254/2016) / Performance di sostenibilità – 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)

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
3.1	Processo di determinazione dei temi materiali	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Impatti e temi materiali – Gli impatti e i temi materiali secondo i GRI Standards</p>			
		<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Impatti e temi materiali – Il processo di identificazione, valutazione e prioritizzazione delle tematiche</p>			
3.2	Elenco di temi materiali	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Impatti e temi materiali – I temi materiali di TPER</p>			

TEMA MATERIALE: Energia: fonti ed efficienza energetica

3.3	Gestione dei temi materiali	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche</p>			
		<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale</p>			
		<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Qualità ed efficienza del servizio</p>			
		<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Impatto ambientale – I mezzi</p>			

Standard GRI specifici

302	Energia				
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni</p>			
302-2	Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni</p>			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
302-3	Intensità energetica	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
302-4	Riduzione del consumo di energia	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
302-5	Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi		302-5	Non pertinente	Informativa non pertinente rispetto a settore / modello di business

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 / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Qualità ed efficienza del servizio			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Impatto ambientale – I mezzi			

Standard GRI specifici

305 Emissioni

305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
305-5	Riduzione delle emissioni di GHG	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
305-6	Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			
305-7	Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Cambiamenti climatici – Energia – Emissioni			

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 / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Qualità ed efficienza del servizio			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Impatto ambientale – I mezzi			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Inquinamento acustico (rumore e vibrazioni)			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Risorse naturali – Rifiuti / economia circolare

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Qualità ed efficienza del servizio			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Impatto ambientale – Sostenibilità ambientale ed economia circolare			

Standard GRI specifici

303 Acqua ed effluenti – 2018

303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Risorse idriche – prelievi e scarichi			
303-3	Prelievo idrico	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – 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
303-5	Consumo di acqua		303-5	Non pertinente	Informativa non pertinente rispetto a settore / modello di business

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
306 Rifiuti – 2020					
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Gestione dei rifiuti			
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Gestione dei rifiuti			
306-3	Rifiuti prodotti	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Gestione dei rifiuti			
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Gestione dei rifiuti			
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Sostenibilità ambientale – Gestione dei rifiuti			

TEMA MATERIALE: Privacy e sicurezza dei dati

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – Etica e integrità – Tutela della Privacy e Cyber security			
-------	--	--	--	--	--

TEMA MATERIALE: Qualità e conformità del servizio

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
-----	-----------------------------	---	--	--	--

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Clienti – Qualità e conformità dei servizi			

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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – Clienti – Qualità e conformità dei servizi			

TEMA MATERIALE: Sicurezza della clientela

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Clienti – Salute e sicurezza della clientela			

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 / Performance di sostenibilità – Clienti – Salute e sicurezza della clientela			
-------	---	---	--	--	--

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
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 / Performance di sostenibilità – Clienti – Salute e sicurezza della clientela			

TEMA MATERIALE: Valutazione e gestione catena di fornitura

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Occupazione e gestione risorse umane

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Le relazioni industriali			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Diversità e pari opportunità			
401-3	Congedo parentale	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Diversità e pari opportunità			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Formazione e sviluppo competenze

3.3	Gestione dei temi materiali	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane</p> <p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Formazione e educazione</p>			
-----	-----------------------------	---	--	--	--

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 / Performance di sostenibilità – Formazione e educazione			
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 di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / NEW L'organizzazione interna – Le risorse umane			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Risorse umane: diversità, pari opportunità e inclusione

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Le relazioni industriali			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Il rispetto delle norme aziendali e dei codici di comportamento			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Diversità e pari opportunità			

Standard GRI specifici

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 / Governance e condotta responsabile del business – Organi societari e modello di governance			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Diversità e pari opportunità			
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Diversità e pari opportunità			
406 Non discriminazione					
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'organizzazione interna – Le risorse umane – Diversità e pari opportunità			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Salute e sicurezza sul lavoro

3.3	Gestione dei temi materiali	<p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche</p> <p>Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Politiche e sistema di gestione</p>			
-----	-----------------------------	--	--	--	--

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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – 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 / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Politiche e sistema di gestione			
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 / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Politiche e sistema di gestione			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Politiche e sistema di gestione			
403-9	Infotuni sul lavoro	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Infotuni			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Salute e sicurezza esterni			
403-10	Malattie professionali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Salute e sicurezza sul lavoro – Malattie professionali			

TEMA MATERIALE: Etica e integrità nella condotta del business

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / 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 / 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 / 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 / Governance e condotta responsabile del business – Il sistema di gestione integrato e le politiche			
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			
206	Comportamento anticoncorrenziale				
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			
207	Imposte – 2019				
207-1	Approccio alla fiscalità	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – Etica e integrità			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Performance economica e finanziaria e distribuzione di valore

3.3	Gestione dei temi materiali	La performance economico-finanziaria / Valore economico distribuito			
		La performance economico-finanziaria / Analisi dell'impatto economico sul territorio – analisi del valore esteso			

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 2022			
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	La performance economico-finanziaria / Valore economico distribuito			

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Impatti economici indiretti [Investimenti infrastrutture territorio]

3.3	Gestione dei temi materiali	La performance economico-finanziaria / Struttura patrimoniale-finanziaria			
		Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Investimenti e innovazione			

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 / 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			
-------	---	--	--	--	--

GRI 3 – Temi materiali – versione 2021

Informativa		Ubicazione	Omissione		
Nr	Descrizione		Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione

TEMA MATERIALE: Comunità locali e relazioni con il territorio

3.3	Gestione dei temi materiali	Informativa di sostenibilità – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario / Performance di sostenibilità – L'impegno di TPER nel territorio			
-----	-----------------------------	---	--	--	--

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 / Performance di sostenibilità – L'impegno di TPER nel territorio			
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali		413-2	Non pertinente	Informativa non ritenuta di particolare rilevanza rispetto a settore / modello di business

DNF – Tabelle Tassonomia EU

Quota dei ricavi da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia 2022

Attività economiche	Codice NACE	Ricavi (Euro milioni)	Quota % ricavi	Criteri per il contributo sostanziale (%)					
				Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento climatici	Biodiversità/ ecosistemi

A ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

A.1 Attività ecosostenibili Attività allineate alla tassonomia

6.3	Trasporto Pubblico Locale	155	53%	100%						
6.2	Trasporto merci	9	3%	100%						
6.14	Manutenzione ferroviaria	11	4%	100%						
6.3	Altri servizi di mobilità	2	1%	100%						
Ricavi da attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		176	61%	100%						

A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla tassonomia)

6.3	Trasporto Pubblico Locale	87	30%							
6.2	Trasporto merci	14	5%							
6.14	Manutenzione ferroviaria	13	4%							
6.3	Altri servizi di mobilità	-	0%							
Ricavi da attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		114	39%							
Totale ricavi da attività ammissibili (A.1 + A.2)		290	100%							

B ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Ricavi da attività non ammissibili alla tassonomia (B)		0	0,0%							
Totale (A) + (B)		290	100,0%							

Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH) (SI/NO)							Garanzie minime di salvaguardia (SI/NO)	Quota spese operative allineate alla tassonomia (%)	Categoria attività abilitante (A)	Categoria attività transizione (T)
Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ecosistemi					
N/A	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	53%	A	
	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	3%	A	
	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	4%	A	
	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	1%	A	
								61%	61%	0%

DNF – Tabelle Tassonomia EU

Quota degli investimenti associati ad attività economiche allineate alla tassonomia 2022

Attività economiche	Codice NACE	Investimenti (Euro milioni)	Quota % investimenti	Criteri per il contributo sostanziale (%)					
				Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento climatici	Biodiversità/ ecosistemi

A ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

A.1 Attività ecosostenibili Attività allineate alla tassonomia

6.3	Trasporto Pubblico Locale	432	100,0%	100%						
6.2	Trasporto merci	0	0,0%	100%						
6.14	Manutenzione ferroviaria	0	0,0%	100%						
6.3	Altri servizi di mobilità	0	0,0%							
Investimenti attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			432	100,0%						

A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla tassonomia)

6.3	Trasporto Pubblico Locale									
6.2	Trasporto merci									
6.14	Manutenzione ferroviaria									
6.3	Altri servizi di mobilità									
Investimenti attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)			0	0,0%						
Totale spese operative delle attività ammissibili (A.1 + A.2)			432	100,0%						

B ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Investimenti attività non ammissibili alla tassonomia (B)

Totale (A) + (B)			432	100,0%						
-------------------------	--	--	------------	---------------	--	--	--	--	--	--

Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH) (SI/NO)							Garanzie minime di salvaguardia (SI/NO)	Quota spese operative allineate alla tassonomia (%)	Categoria attività abilitante (A)	Categoria attività transizione (T)
Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ecosistemi					

	N/A	SI	SI	SI	SI	SI	SI	100,0%	A	
		SI	SI	SI	SI	SI	SI	0,0%	A	
		SI	SI	SI	SI	SI	SI	0,0%	A	
		SI	SI	SI	SI	SI	SI	0,0%	A	
								100,0%	100%	0%

DNF – Tabelle Tassonomia EU

Quota delle spese operative derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia 2022

Attività economiche	Codice NACE	Spese operative (Euro milioni)	Quota % spese operative	Criteri per il contributo sostanziale (%)					
				Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento climatici	Biodiversità/ ecosistemi

A ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

A.1 Attività ecosostenibili
Attività allineate alla tassonomia

6.3	Trasporto Pubblico Locale	6,848	32,2%	100%						
6.2	Trasporto merci	1,938	9,1%	100%						
6.14	Manutenzione ferroviaria	2,43	11,4%	100%						
6.3	Altri servizi di mobilità	0	0,0%	100%						
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		11,216	52,8%							

A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili
(Attività non allineate alla tassonomia)

6.3	Trasporto Pubblico Locale	3,8927882	18,3%							
6.2	Trasporto merci	3,1804778	15,0%							
6.14	Manutenzione ferroviaria	2,9713878	14,0%							
6.3	Altri servizi di mobilità	0	0,0%							
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		10,044654	47,2%							
Totale spese operative delle attività ammissibili (A.1 + A.2)		21,260654	100,0%							

B ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)

Totale (A) + (B) 21,26065372 100,0%

	Criteri per non arrecare un danno significativo (DNSH) (SI/NO)						Garanzie minime di salvaguardia (SI/NO)	Quota spese operative allineate alla tassonomia (%)	Categoria attività abilitante (A)	Categoria attività transizione (T)
	Mitigazione cambiamenti climatici	Adattamento cambiamenti climatici	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità/ecosistemi				
	N/A	SI	SI	SI	SI	SI	SI	32,2%	A	
		SI	SI	SI	SI	SI	SI	9,1%	A	
		SI	SI	SI	SI	SI	SI	11,4%	A	
		SI	SI	SI	SI	SI	SI	0,0%	A	
								52,8%	53%	0%

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO

Signori Azionisti,

A conclusione della presente esposizione, Vi invitiamo a:

- › discutere e approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 dal quale risulta un utile dell'esercizio di euro
- › destinare l'utile dell'esercizio:
 - per 84.349 euro a riserva legale
 - per 1.602.622 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



2.

**BILANCIO
CONSOLIDATO AL
31 DICEMBRE 2022**



SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA CONSOLIDATA

Attività			
(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Attività non correnti			
Attività materiali	1	183.133	179.604
Materiale rotabile		166.985	163.816
Infrastrutture		10.654	10.012
Immobili		3.228	3.306
Altre attività materiali		2.266	2.470
Attività immateriali	2	16.277	16.678
Diritti concessori		15.875	16.263
Altre attività immateriali		402	415
Attività per diritti d'uso	3	8.861	8.206
Partecipazioni	4	17.274	16.503
Attività finanziarie non correnti	5	35.290	34.388
Altre attività finanziarie		35.290	34.388
Attività per imposte anticipate	6	2.823	2.711
Totale attività non correnti		263.658	258.090

Attività			
(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Attività correnti			
Attività commerciali	7	88.675	106.263
Rimanenze		24.659	23.395
Crediti commerciali		64.016	82.868
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	8	60.387	49.311
Attività finanziarie	5	6.908	7.606
Attività finanziarie per contributi		4.622	5.892
Altre attività finanziarie		2.286	1.714
Attività per imposte sul reddito	9	2.543	6.290
Altre attività correnti	10	24.339	18.159
Totale attività correnti		182.852	187.629
Totale attività		446.510	445.719

Patrimonio netto e passività

(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza di Gruppo		171.155	168.769
Capitale emesso		68.493	68.493
Azioni proprie		(189)	(189)
Riserve e utili portati a nuovo		101.327	93.744
Utile/(perdita) dell'esercizio		1.524	6.721
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		3.154	3.140
Capitale emesso e riserve		3.073	2.920
Utile/(perdita) dell'esercizio		81	220
Totale patrimonio netto	11	174.309	171.909
Passività non correnti			
Passività commerciali	12	1.556	1.173
Fondi per accantonamenti	13	47.188	42.775
Fondi per benefici a dipendenti		13.520	17.094
Altri fondi		33.668	25.681
Passività finanziarie non correnti	14	32.913	64.388
Prestiti obbligazionari		31.429	63.441
Finanziamenti a medio-lungo termine		25	67
Altre passività finanziarie non correnti		1.459	880
Passività per beni in leasing	3	4.572	5.464
Passività per imposte differite	6		
Altre passività non correnti	15	23.469	23.004
Totale passività non correnti		109.698	136.804

Patrimonio netto e passività

(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Passività correnti			
Passività commerciali	12	66.706	63.433
Quota corrente di fondi per accantonamenti	13	6.092	8.432
Fondi per benefici a dipendenti		1.072	1.299
Altri fondi		5.020	7.133
Passività finanziarie correnti	14	32.074	31.687
Quota corrente di prestiti obbligazionari		32.053	31.667
Quota corrente di finanziamenti a medio-lungo termine		21	20
Quota corrente di passività per beni in leasing	3	3.318	2.418
Passività per imposte sul reddito correnti			
Altre passività correnti	15	54.313	31.036
Totale passività correnti		162.503	137.006
Totale patrimonio netto e passività		446.510	445.719

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Conto economico consolidato			
(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Ricavi			
Servizi linea TPL	16	186.160	179.030
Servizi linea ferrovia	17	28.223	26.821
Parcheggi e car sharing	18	2.062	12.362
Altri ricavi	19	73.989	70.120
Totale ricavi		290.434	288.333
Costi			
Costo del personale	20	102.636	102.665
Costi per servizi	21	92.431	93.151
Costi per materie	22	53.205	40.192
Godimento beni di terzi	23	2.952	7.776
Altri costi operativi	24	5.941	5.966
Ammortamenti		21.137	21.553
Ammortamenti attività materiali		16.615	15.805
Ammortamenti attività immateriali	2	727	1.373
Ammortamenti diritti d'uso	3	3.795	4.375
Svalutazioni /(ripristini) di valore		2.840	6
Svalutazioni /(ripristini) di valore di attività finanziarie	5-7-10	491	6
Svalutazioni /(ripristini) di valore di attività non finanziarie	1	2.349	0
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	6.586	3.185
Totale costi		287.728	274.494

Conto economico consolidato			
(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Risultato operativo		2.706	13.839
Proventi finanziari		1.668	1.500
Altri proventi finanziari		1.668	1.500
Oneri finanziari		2.496	2.269
Oneri da prestiti obbligazionari		1.798	1.987
Oneri da finanziamenti		398	17
Altri oneri finanziari		300	265
Proventi/(oneri) finanziari	26	(828)	(769)
Quota dell'utile/(perdita) di partecipazione contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	4	(357)	(595)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento		1.521	12.475
(Oneri)/proventi fiscali		84	(5.534)
Imposte correnti sul reddito	27	(232)	(1.159)
Imposte differite	6	316	(4.375)
Utile / (perdita) dell'esercizio		1.605	6.941
Di cui:			
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		1.524	6.721
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		81	220

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Conto economico complessivo consolidato			
(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Utile / (perdita) dell'esercizio	(A)	1.605	6.941
Utile/(perdite) da valutazioni delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	4	1.126	297
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico	(B)	1.126	297
Utili / (perdite) da valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti		2.451	(403)
Effetti fiscali	6	(204)	(286)
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico	(C)	2.247	(689)
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo	(D=B+C)	3.373	(392)
Risultato economico complessivo dell'esercizio	11	4.978	6.549
Di cui:			
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		4.886	6.329
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		92	220

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO



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
Saldo al 31.12.2020		68.493	(636)	(189)
Risultato economico complessivo dell'esercizio			297	
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni				
Dividendi				
Acquisto azioni proprie				
Allocazione del risultato dell'esercizio precedente				
Altre variazioni				
Saldo al 31.12.2021		68.493	(339)	(189)
Risultato economico complessivo dell'esercizio			1.126	
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni				
Dividendi				
Acquisto azioni proprie				
Allocazione del risultato dell'esercizio precedente				
Altre variazioni				
Saldo al 31.12.2022	11	68.493	787	(189)

Altre riserve	Utile / perdita attuariali	Utili / (perdite) portate a nuovo	Utile / perdita dell'esercizio	Totale	Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	Totale patrimonio netto di gruppo e di terzi
60.736	(962)	31.383	3.615	162.440	2.948	165.387
	(689)		6.721	6.329	220	6.549
				0	(28)	(28)
				0		0
3.180		435	(3.615)	0		0
				0	0	0
63.916	(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)
				0	0	0
2.619		1.602	(4.221)	0	0	0
				0	0	0
66.535	585	33.420	1.524	171.155	3.154	174.309

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Rendiconto finanziario consolidato			
(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Utile / (perdita) dell'esercizio		1.605	6.941
<u>Rettificato da:</u>	-	-	
<i>Ammortamenti</i>	1-2-3	21.137	21.552
<i>Variazione operativa dei fondi</i>	25	6.586	3.185
<i>Quota dell'utile / (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto</i>	4	357	595
<i>Proventi ed (oneri) finanziari</i>		828	768
<i>Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività finanziarie correnti e non correnti</i>	5-7-10	491	6
<i>Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività non correnti</i>	1	2.349	-
<i>Minusvalenze / (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti</i>	1	45	(68)
<i>Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni</i>		17.300	(16.468)
Flussi di cassa netto da attività operativa		50.698	16.512

Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di euro)	Note	2022	2021
Investimenti in attività materiali	1	(30.257)	(37.561)
Investimenti in attività immateriali	2-3	(4.789)	(1.953)
Investimenti in partecipazioni		0	(600)
Investimenti al lordo dei contributi		(35.046)	(40.114)
Contributi attività materiali	1	26.715	2.506
Contributi attività immateriali		-	-
Contributi su investimenti		26.715	2.506
Disinvestimenti in attività materiali	1	804	1.426
Disinvestimenti in attività immateriali	2	13	14
Disinvestimenti in partecipazioni		-	-
Disinvestimenti		817	1.440
Flusso di cassa netto per attività di investimento		(7.514)	(36.168)
Dividendi corrisposti	11	(78)	(28)
Variazione delle passività per beni in leasing	3	8	(3.248)
Emissione / (rimborsi) di prestiti obbligazionari	14	(31.667)	0
Rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	14	(41)	(10)
Proventi finanziari incassati	26	102	47
Oneri finanziari pagati	26	(2.373)	(2.018)
Variazione delle altre attività finanziarie	5	1.362	(551)
Variazioni delle altre passività finanziarie	14	579	427
Flusso di cassa netto da attività finanziaria		(32.108)	(5.380)
Flusso di cassa netto di periodo		11.076	(25.036)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio		49.311	74.347
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio		60.387	49.311

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 2022 nella riunione del 29 maggio 2023.

Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è redatto ai sensi degli artt. 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 rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria di Gruppo, alcuni valori dell'esercizio comparativo sono stati oggetto di riclassifica. Si evidenzia invece che i medesimi valori non sono stati oggetto di rideterminazione rispetto a quelli presentati nel bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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 trasparenza) 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 1 comma 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) attribuiscono 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:

Società controllate consolidate			
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

Si evidenzia che il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 è invariato rispetto a quello del 31 dicembre 2021.

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 nel 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 2022. 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 2022 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 il costo o l'altro importo sostituito per il costo meno il suo valore residuo. 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 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, tenuto conto, ove opportuno, di eventuali proroghe nonché della vita tecnica residua del bene.

Attualmente sono in corso le negoziazioni con le relative agenzie per la proroga del servizio TPL in scadenza ripetitivamente per Bologna il 31 agosto 2024 e Ferrara il 31 dicembre 2023.

Per tutte le altre tipologie di attività materiali, presentate per categorie omogenee, la tabella che segue evidenzia le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2022.

Aliquote di ammortamento 2022

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 cessione; 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 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 2022, presentate per categorie omogenee, sono riportate nella tabella seguente.

Aliquote di ammortamento 2022 per categorie omogenee

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”.

L’utile o la perdita derivante dall’alienazione 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 dell’esercizio di cessione.

DIRITTO D’USO

In presenza di un contratto che ricada nella definizione di leasing, alla data di inizio del contratto è rilevato un diritto di utilizzo, 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.

Il Gruppo si avvale della facoltà concessa dal principio di non applicazione delle nuove 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.

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

La recuperabilità delle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato è stimata con le "expected credit losses" (ECL), in base al valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.

Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati criteri di valutazione, oggetto di verifica periodica, anche tramite analisi storiche.

Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono stimate in base alle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.

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) 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 verificino 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: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile; e (ii) 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 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 perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima del valore di tali attività, per verificare la recuperabilità degli importi iscritti a bilancio e determinare l'importo dell'eventuale svalutazione da rilevare. 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 verificano eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

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. Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, 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. 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 2022 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 (compresa 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 subiti 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.

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 legate al Covid-19 che hanno influenzato in maniera significativa anche i risultati dell'esercizio 2022, nonché di quelle connesse all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza del conflitto russo-ucraino.

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; e (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 la crisi sanitaria e 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 2022 il Gruppo presenta una Posizione Finanziaria Netta pari a 12,5 milioni di euro, di cui: (i) disponibilità liquide per 60,4 milioni di euro; (ii) debiti finanziari correnti per 35,3 milioni di euro; e (iii) debiti finanziari non correnti per 37,5 milioni di euro. Il Gruppo dispone inoltre di linee di credito per cassa immediatamente utilizzabili per 10 milioni di euro, con possibilità di incremento a richiesta.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, dal budget 2023 e dal piano di cassa predisposto con un orizzonte temporale di 12 mesi, fino a giugno 2024, 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.

Principi contabili e criteri di valutazione applicati dal 1° gennaio 2022

A decorrere dal 1° gennaio 2022, sono entrati in vigore i seguenti documenti, già precedentemente emessi dallo IASB e omologati dall'Unione Europea, che recano modifiche ai principi contabili internazionali:

AMENDMENT TO IFRS 3 BUSINESS COMBINATIONS

Emesso in data 14 Maggio 2020, aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard.

AMENDMENT TO IAS 16 PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Emesso in data 14 maggio 2020, non consente di dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l'asset fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico.

AMENDMENT TO IAS 37 PROVISIONS, CONTINGENT LIABILITIES AND CONTINGENT ASSETS

Emesso in data 14 maggio 2020, chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita. A tal riguardo il "costo necessario all'adempimento" del contratto comprende i costi direttamente correlati allo stesso che sono costituiti da: (i) costi necessari all'adempimento di tale contratto; e (ii) dalla ripartizione di altri costi direttamente correlati all'adempimento del contratto.

Alla luce dell'emendamento si è proceduto ad una ricognizione dei costi inclusi nella stima del fondo accantonato a copertura dei futuri oneri derivanti dal contratto che regola la gestione del servizio denominato People Mover. L'analisi ha evidenziato la necessità di scomputo dalla suddetta stima di parte dei costi che non risultavano direttamente correlati all'adempimento del contratto. Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 13 - "Fondi per accantonamenti"

ANNUAL IMPROVEMENTS 2018-2020

Emesso in data 14 maggio 2020, ed apporta modifiche:

- ▶ All'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, dove viene consentito ad una controllata che applica il paragrafo D16 dell'IFRS 1 di rilevare le differenze cumulate di conversione utilizzando gli importi rilevati dalla sua controllante alla data di passaggio della controllante stessa
- ▶ All'IFRS 9 Financial Instruments, dove vengono forniti chiarimenti su quali commissioni includere nel test del dieci per cento previsto dal paragrafo B3.3.6 nel valutare se eliminare una passività finanziaria
- ▶ Allo IAS 41 Agriculture, dove al fine di garantire coerenza con i requisiti dell'IFRS 13 viene eliminato il paragrafo per cui le entità non includevano i flussi finanziari fiscali nella valutazione del fair value di un'attività biologica utilizzando la tecnica del valore attuale; e
- ▶ Agli Illustrative Examples che accompagnano l'IFRS 16 Leases, eliminando l'Illustrative Example 13, al fine di evitare confusione in merito al trattamento degli incentivi per il leasing, a causa di come vengono illustrati gli incentivi nell'esempio in oggetto.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Come richiesto dallo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori – nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2022, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

AMENDMENTS TO IFRS 17 INSURANCE CONTRACTS: INITIAL APPLICATION OF IFRS 17 AND IFRS 9 – COMPARATIVE INFORMATION

Emesso in data 9 dicembre 2021, consente di utilizzare l'opzione di transizione relativamente alle informazioni comparative delle attività finanziarie in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. L'opzione consente alle entità di riclassificare nelle informazioni comparative e singolarmente, tutti gli strumenti finanziari rientranti nell'ambito di applicazione del principio al fine di evitare accounting mismatch rispetto alla classificazione prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023. È consentita un'applicazione anticipata.

AMENDMENTS TO IAS 1 PRESENTATION OF FINANCIAL STATEMENTS: CLASSIFICATION OF LIABILITIES AS CURRENT OR NON-CURRENT

Emesso in data 23 gennaio 2020, fornisce chiarimenti in materia di classificazione delle passività come correnti o non correnti. Le modifiche allo IAS 1 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023.

AMENDMENTS TO IAS 12 INCOME TAXES: DEFERRED TAX RELATED TO ASSETS AND LIABILITIES ARISING FROM A SINGLE TRANSACTION

Emesso in data 7 maggio 2021, ha lo scopo di rendere omogenee le modalità con cui le entità contabilizzano le imposte differite su operazioni come leasing e i costi di smantellamento. La principale novità riguarda l'introduzione di un'eccezione all'esenzione per la rilevazione iniziale (IRE) della fiscalità differita per le attività e per le passività prevista dallo IAS 12. Nello specifico l'eccezione prevede la non applicabilità dell'esenzione dello IAS 12 per la rilevazione iniziale di tutte quelle operazioni che originano differenze temporanee uguali o oggetto di compensazione. Limitando l'esenzione alla sola rilevazione iniziale, l'impatto sarà di un progressivo miglioramento e comparabilità delle informazioni a beneficio degli utilizzatori del bilancio con riferimento agli impatti fiscali delle operazioni di leasing e ai costi di smantellamento.

Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023. È consentita un'applicazione anticipata.

IFRS 17 INSURANCE CONTRACTS

In data 18 maggio 2017, lo IASB ha emesso l'IFRS 17 "Insurance Contracts" che definisce l'accounting dei contratti assicurativi emessi e dei contratti di riassicurazione posseduti. Le disposizioni dell'IFRS 17 che stabiliscono i criteri di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa dei contratti assicurativi, superano quelle attualmente previste dall'IFRS 4 "Contratti assicurativi" e hanno come obiettivo quello di garantire agli utilizzatori del bilancio di valutare l'effetto che tali contratti hanno sulla posizione finanziaria, sui risultati e sui flussi finanziari delle compagnie. L'applicazione del principio è prevista per gli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2023.

AMENDMENTS TO IFRS 16 LEASES: LEASE LIABILITY IN A SALE AND LEASEBACK

Emesso in data 22 settembre 2022, ha lo scopo di chiarire l'impatto che un'operazione di vendita o retrolocazione potrebbe avere su una passività finanziaria che prevede pagamenti variabili non correlati a indici o tassi. La principale novità nella valutazione successiva della passività finanziaria riguarda la determinazione dei "lease payments" e dei "revised lease payments" in modo che, a seguito di un'operazione di leaseback il venditore-locatario non rilevi alcun utile o perdita relativo al diritto d'uso che detiene. La modifica ha come finalità quella di evitare la contabilizzazione di utili e perdite, relative al diritto d'uso iscritto, a seguito di eventi che comportano una rimisurazione del debito (per esempio modifica del contratto di locazione o della sua durata). Eventuali utili e perdite derivanti dall'estinzione parziale o totale di un contratto di locazione continuano a essere rilevati per la parte di diritto d'uso cessato. Le modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2024 con possibilità di applicazione anticipata.

AMENDMENTS TO IAS 1 AND IFRS PRACTICE STATEMENT 2 – DISCLOSURE OF ACCOUNTING POLICIES

Emesso in data 12 febbraio 2021, richiede alle società di fornire le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati e suggerisce di evitare o limitare le informazioni non necessarie. Le modifiche allo IAS 16 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023.

AMENDMENTS TO IAS 8 ACCOUNTING POLICIES, CHANGES IN ACCOUNTING ESTIMATES AND ERRORS: DEFINITION OF ACCOUNTING ESTIMATES

Emesso in data 12 febbraio 2021, chiarisce, anche attraverso alcuni esempi, la distinzione tra cambiamenti di stima e cambiamenti di principi contabili. La distinzione è rilevante in quanto i cambiamenti di stima sono applicati prospetticamente a transazioni ed eventi futuri, mentre i cambiamenti di principi contabili sono generalmente applicati in via retroattiva. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023, è consentita un'applicazione anticipata.

Per tutte le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, sopra illustrati, il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti attualmente non ragionevolmente stimabili derivanti dalla loro applicazione futura.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

TPH2, LA NUOVA SOCIETÀ PER GLI IMPIANTI INTEGRATI DI RICARICA A IDROGENO

Nel corso del mese di gennaio 2023 è stata costituita la nuova società TPH2, che rappresenta un primo punto di svolta di un percorso iniziato nell'autunno scorso, quando il Gruppo ha iniziato a lavorare al progetto-idrogeno come parte dell'energy mix destinato al trasporto pubblico locale nei due bacini di Bologna e Ferrara.

La nuova società del Gruppo è costituita tra TPER S.p.A. (che ne detiene il 51%) e HGENERATION S.r.l., società della divisione italiana del gruppo Wolf tank, leader internazionale nello sviluppo e realizzazione di soluzioni per la mobilità ad idrogeno.

A conferma della consuetudine di operare in partnership con soggetti che hanno sviluppato competenze specifiche di settore – era già stato individuato, con selezione pubblica, un partner operativo-industriale, in un'azienda del Gruppo Wolf tank, per la costituzione della società.

Un ulteriore passo nel percorso ecologico del Gruppo che continua a investire sull'uso di energia pulita per la transizione energetica. TPH2 si occuperà di realizzare gli impianti integrati per la ricarica di idrogeno per gli autobus, secondo quanto previsto dalle scadenze del PNRR entro il 2026.

Trova, in questo modo, attuazione quanto già previsto nell'accordo firmato tra Comune di Bologna, la Capogruppo TPER ed agenzia per la mobilità SRM per rinnovare il parco veicoli del servizio di trasporto pubblico locale con mezzi ad emissioni zero con 127 mezzi, una delle azioni di rinnovo della flotta circolante e delle infrastrutture essenziali che rientrano nel percorso di decarbonizzazione urbana che punta alla neutralità climatica entro il 2030 di Bologna, inserita tra le 100 città europee a impatto zero nell'ambito della missione Horizon Europe della Commissione Europea. Analogo protocollo è in via di definizione con il Comune di Ferrara per 10 ulteriori mezzi, sempre finanziati dal PNRR.

CONTENZIOSO TRIBUTARIO IRAP 2011

In data 30 gennaio 2023 con sentenza della Corte di Giustizia di secondo grado dell'Emilia-Romagna veniva rigettato l'appello presentato dalla Capogruppo TPER avverso la sentenza n.255/2016 emessa dalla Commissione Tributaria Provinciale Bologna.

I fatti originano dalla notifica di avviso di accertamento con il quale l'Agenzia delle Entrate, per l'annualità 2011, contestava complessivamente una maggiore imposta IRAP accertata di 1,3 milioni di euro, oltre sanzioni ed interessi. La questione principale verteva sulla convinzione di ATC in liquidazione di non operare in regime di concessione e tariffa. Conseguentemente la medesima società considerava di poter legittimamente fruire della deduzione forfettaria del costo del lavoro dall'IRAP di cui all'art.11 del D. Lgs. n.446/1997. L'Agenzia delle Entrate riteneva l'opposto e, in forza dell'art. 173 del D.P.R. n.917/1986 e della responsabilità solidale in caso di fusione, indirizzava la sua pretesa anche nei confronti di TPER S.p.A.

Con sentenza n.2/8/2020, pronunciata il 15 novembre 2019, la Commissione Tributaria Regionale rigettava l'appello del contribuente TPER. In particolare, la decisione d'appello riteneva fossero da disattendere le eccezioni di merito, concernenti la fondatezza del recupero dell'IRAP perché già decise, in senso favorevole all'Amministrazione, nel quale era parte ATC S.p.A. in liquidazione, avente ad oggetto il medesimo avviso di accertamento in discussione. La società TPER S.p.A. impugnava la sentenza n.2/08/2020 chiedendo la cassazione della stessa; nessuna ulteriore impugnazione coltivava invece la società ATC in liquidazione, nei cui confronti la decisione diveniva definitiva.

La Corte di Cassazione sezione V, con sentenza n.6610 resa all'udienza del 23 febbraio 2022 ha cassato con rinvio la sentenza della Commissione Tributaria Regionale dell'Emilia-Romagna, sulla base della constatazione di una motivazione apparente che non contemplava le ragioni della decisione. Ad esito di detta sentenza TPER ha formulato istanza di riassunzione del giudizio, che tuttavia è stata decisa in senso sfavorevole alla ricorrente, confermando la sentenza impugnata.

Si evidenzia che il rischio di soccombenza non comporta significativi esborsi a carico della Capogruppo, alla luce della circostanza che l'ammontare dell'imposta risulta già versata. Ad ogni modo avverso la decisione della Commissione Tributaria Regionale dell'Emilia-Romagna la Capogruppo sta valutando l'opportunità di impugnare la decisione presso la Corte di Cassazione.

NUOVE LINEE DI FINANZIAMENTO A SOSTEGNO DEL PIANO INVESTIMENTI

Al fine di rafforzare la liquidità, in vista degli investimenti cui il Gruppo si è impegnato, nel corso del mese di maggio 2023 la Capogruppo TPER 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 regolata a tasso variabile e di 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 regolata 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 regolata 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 apposito consenso agli obbligazionisti. L'Assemblea degli Obbligazionisti, riunitasi in data 18 maggio 2023, all'unanimità ha deliberato di acconsentire alla costituzione del Security Package anche in parziale deroga dell'art. 5.6 dei termini e delle condizioni del prestito obbligazionario, a fronte dell'estensione delle garanzie correlate ai crediti da indennità da cessazione dei bacini di Bologna e Ferrara anche nei confronti degli Obbligazionisti.

EMERGENZA MALTEMPO

A partire dal 15 maggio 2023 una forte ondata di maltempo ha interessato, in particolare, le province di Bologna, Forlì-Cesena e Ravenna. Secondo i dati forniti dalla Regione Emilia-Romagna sono 23 i fiumi ed i corsi d'acqua esondati nella regione e 13 quelli che hanno superato il livello di allarme. A seguito delle intervenute alluvioni le infrastrutture stradali e ferroviarie hanno subito ingenti danni con conseguenti impatti sui servizi erogati e sulla mobilità delle persone.

Il Gruppo, in coordinamento con le istituzioni, monitora costantemente la situazione garantendo ove possibile e compatibile con condizioni di sicurezza i servizi di trasporto pubblico locale. Al contempo si sta procedendo ad una ricognizione degli eventuali danni subiti dai mezzi e dalle infrastrutture viarie al fine di rimodulare adeguatamente il servizio garantendo la mobilità delle persone.

Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico

Il conflitto tra Russia e Ucraina ha generato gravi ripercussioni non solo a livello umanitario, ma anche a livello economico, impattando notevolmente sui mercati finanziari globali. Le conseguenti sanzioni imposte dai governi di tutto il mondo all'economia russa e le contromisure adottate da quest'ultima hanno contribuito 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 generato dal conflitto 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 conseguente allo scoppio del conflitto russo-ucraino ha indotto l'European Securities and Market Authority (ESMA), nel Public Statement del 13 maggio 2022 – Implications of Russian's invasion of Ukraine on half year financial report – a raccomandare un giusto livello di trasparenza nella comunicazione finanziaria, affinché la stessa possa riflettere adeguatamente l'impatto attuale e, per quanto possibile, prevedibile del conflitto sulla situazione finanziaria, le performance e i cash flow aziendali. La valutazione complessiva degli effetti connessi al conflitto russo-ucraino, tuttavia, non ha portato all'identificazione di elementi tali da determinare la necessità di effettuare impairment test sulle attività iscritte in bilancio, ancorché gli impatti di maggior rilievo sono stati identificati nell'aumento del costo dei carburanti utilizzati per l'alimentazione del parco rotabile.

Giova evidenziare in primo luogo 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 del conflitto 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, ha comportato già nel corso del 2022, e potrebbe ulteriormente comportare, un incremento dei costi che il Gruppo dovranno sostenere in relazione all'erogazione dei servizi di trasporto. Il Gruppo tiene costantemente monitorata 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) 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 comporterà inevitabilmente un incremento del costo del debito connesso alle future operazioni di finanziamento che il Gruppo si appresta a concludere al fine di sostenere il proprio piano di investimenti. In tale contesto si evidenzia che il Gruppo:

- Al 31 dicembre 2022 presenta una esposizione finanziaria quasi integralmente remunerata a tasso fisso
- 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 2030 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 ha evidenziato per due treni a trazione diesel la sussistenza di detti indicatori, avuto riguardo alla circostanza di doverne prevedere la dismissione prima del previsto, alla luce del graduale processo di elettrificazione della rete ferroviaria regionale. Con specifico riferimento a tali attività si è pertanto proceduto allo sviluppo di un test di impairment il cui esito ha comportato la rilevazione di una svalutazione di importo pari a 2,3 milioni di euro rilevata nel conto economico dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

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 potrebbe dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano.

Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2021.

1. ATTIVITÀ MATERIALI

Migliaia di euro 183.133 (179.604)

Le attività materiali al 31 dicembre 2022 presentano un valore netto pari a 183.133 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2021, pari a 179.604 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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo	Ammor- tamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammor- tamenti cumulati	Valore netto
Immobilii	4.585	1.545	3.040	4.617	1.499	3.118
Immobilii in corso	188		188	188		188
Immobilii	4.773	1.545	3.228	4.805	1.499	3.306
Materiale rotabile autobus/filobus	307.556	217.807	89.749	316.571	229.400	87.172
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	7.336		7.336	6.834		6.834
Materiale rotabile ferroviario	99.325	29.963	69.362	93.261	24.181	69.080
Materiale rotabile autoveicoli	3.629	3.091	538	3.631	2.900	731
Materiale rotabile	417.846	250.861	166.985	420.297	256.481	163.816
Infrastrutture	28.351	20.027	8.324	27.878	19.688	8.189
Infrastrutture in corso	2.330		2.330	1.822		1.822
Infrastrutture	30.681	20.027	10.654	29.700	19.688	10.012
Altre attività materiali	13.822	11.556	2.266	13.320	10.850	2.470
Totale	467.122	283.989	183.133	468.122	288.518	179.604

Rispetto al precedente esercizio le attività materiali registrano una variazione pari a 3.529 migliaia di euro principalmente dovuta a:

- › Gli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio 2022 pari a 31.308 migliaia di euro
- › Gli ammortamenti dell'esercizio pari a 16.615 migliaia di euro
- › Le svalutazioni per perdite durevoli di valore pari a 2.349 migliaia di euro
- › I contributi su investimenti pari a 8.331 migliaia di euro

Nel corso del 2022 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Nella tabella che segue è rilevato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2022. All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento.

	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio						31/12/2022
(Migliaia di euro)	Valore netto	Investimenti	Ammortamenti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Riclassifiche e altre variazioni	Contributi su investimenti	Valore netto
Immobili	3.118	12	(90)	—	—	—	—	3.040
Immobili in corso	188	—	—	—	—	—	—	188
Immobili	3.306	12	(90)	—	—	—	—	3.228
Autobus/filobus	87.171	1.492	(11.443)	—	(192)	21.110	(8.389)	89.749
Autobus/filobus in corso	6.834	21.613	—	—	—	(21.111)	—	7.336
Ferroviario	69.080	6.064	(3.433)	(2.349)	—	—	—	69.362
Autoveicoli	731	46	(239)	—	—	—	—	538
Materiale rotabile	163.816	29.214	(15.116)	(2.349)	(192)	—	(8.388)	166.985
Infrastrutture	8.190	1.056	(716)	—	(641)	378	57	8.324
Infrastrutture in corso	1.822	530	—	—	(14)	(8)	—	2.330
Infrastrutture	10.012	1.587	(716)	—	(655)	370	57	10.654
Altre attività materiali	2.470	496	(694)	—	(2)	(4)	—	2.266
Totale	179.604	31.308	(16.615)	(2.349)	(849)	366	(8.332)	183.133

La voce immobili, pari a 3.228 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 166.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 e include:

- Il valore degli autobus e dei filobus, complessivamente pari a 97.085 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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.a.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 della Regione Emilia-Romagna
- Il valore degli autoveicoli utilizzati a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale erogati

Con riferimento al materiale rotabile ferroviario si evidenzia che al termine dell'esercizio 2022 sono stati rinvenuti, per due treni a trazione diesel oggetto di noleggio a TT, taluni indicatori di perdite di valore, tra i quali: (i) la circostanza che detti treni saranno oggetto di sostituzione con treni a trazione elettrica entro il 2025 conformemente alle intervenute pattuizioni con TT; (ii) il fatto che l'utilizzo dei veicoli a trazione diesel, anche in conseguenza degli obiettivi di sostenibilità ambientale, risulta sempre meno appetibile, con la conseguente riduzione del valore di mercato di detti beni, superiore a quelle prevedibili per effetto del trascorrere del tempo o dell'uso normale; (iii) il programma avviato dalla Regione Emilia-Romagna preordinato alla completa elettrificazione delle linee ferroviarie regionali che prevede la sostituzione dei treni a trazione diesel con veicoli a trazione elettrica.

La sussistenza di indicatori di perdite di valore ha reso opportuno procedere allo sviluppo di un test di impairment, secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. Il test è stato condotto sia mediante la determinazione del fair value dei suddetti veicoli ferroviari, la cui determinazione è stata affidata ad un perito indipendente, sia mediante la determinazione del valore d'uso applicando la metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow. L'esito del test condotto ha evidenziato la necessità di operare una svalutazione di ammontare pari a 2.349 migliaia di euro per allineare il valore contabile degli asset al loro valore recuperabile, assunto pari al valore d'uso in quanto quest'ultimo è risultato superiore rispetto al fair value.

In particolare per quanto riguarda la stima del valore d'uso si è fatto riferimento:

- In termini di flussi di cassa ai canoni di locazione incassati da TT;
- In relazione al periodo di previsione di detti flussi, all'orizzonte temporale 2023-2025, in accordo con le previsioni di sostituzione dei mezzi. Oltre tale orizzonte è stato stimato un valore terminale dei veicoli;
- Ad un tasso di attualizzazione pari a 8,8%, determinato nella configurazione di costo medio ponderato del capitale (WACC)

In aggiunta si è proceduto ad effettuare un'analisi di sensitività sul valore d'uso incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento rappresentativo di un'ipotesi di stress test di medio termine. I risultati dell'analisi predisposta hanno confermato la sostanziale accuratezza della svalutazione operata.

La voce "Infrastrutture", pari a 10.654 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, accoglie il valore delle opere realizzate su beni 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 2022 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitano la disponibilità.

2. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Migliaia di euro 16.277 (16.678)

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo	Ammor- tamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammor- tamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori	18.201	2.326	15.875	18.201	1.938	16.263
Altre attività immateriali	492	90	402	499	84	415
Totale	18.693	2.416	16.277	18.700	2.022	16.678

La voce è costituita da diritti concessori, pari a 15.857 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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.

La voce altre attività immateriali, pari a 402 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, è composta principalmente da software.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine esercizio, nonché le relative variazioni intercorse nel 2022.

Nel corso dell'esercizio 2022 i diritti concessori hanno registrato una variazione per effetto dei soli ammortamenti di competenza pari a 388 migliaia di euro.

Le altre attività immateriali, invece, registrano un incremento di 323 migliaia di euro in relazione ad investimenti operati principalmente per l'acquisizione di licenze software ed un decremento pari a 339 migliaia di euro per effetto degli ammortamenti.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio				31/12/2022
	Valore netto	Investimenti	Ammorta- menti	Dismissioni	Altre riclassificazioni	Valore netto
Diritti concessori	16.263	—	(388)	—	—	15.875
Altre attività immateriali	415	323	(339)	—	3	402
Totale	16.678	323	(727)	—	3	16.277

3. ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO E PASSIVITÀ PER BENI IN LEASING

Attività per diritti d'uso

Migliaia di euro 8.861 (8.206)

Le attività per diritti d'uso pari a 8.861 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 si riferiscono:

(Migliaia di euro)	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Trasporto merci	TOTALE
Saldo iniziale all'1/01/2022	1.339	74	2.094	398	4.301	8.206
Incrementi / (decrementi)	1.068	197	182	(55)	3.056	4.450
Ammortamenti	(697)	(102)	(978)	(337)	(1.680)	(3.795)
Saldo finale al 31/12/2022	1.710	169	1.298	6	5.677	8.861

- › Per 1.710 migliaia di euro ai contratti relativi all'attività di gestione del Trasporto Pubblico Locale del Comune di Bologna e Ferrara
- › Per 169 migliaia di euro all'affitto di auto aziendali
- › Per 1.298 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 6 migliaia di euro al leasing delle auto utilizzate nell'erogazione del servizio di car sharing a marchio Corrente
- › Per 5.677 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 2022 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 2022.

Si evidenzia che per i contratti di locazione utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio in essere, qualora la durata della locazione risulti superiore a quella del relativo contratto di servizio, nella determinazione dei diritti d'uso si è fatto riferimento a tale ultima durata, nel presupposto che i diritti di cui trattasi siano strettamente connessi alle attività cui si riferiscono.

Passività per beni in leasing

(Quota non corrente) Migliaia di euro 4.572 (5.464)

(Quota corrente) Migliaia di euro 3.318 (2.418)

(Migliaia di euro)	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Trasporto merci	TOTALE
Saldo iniziale al 01/01/2022	1.908	39	2.148	441	3.346	7.882
Di cui:						
Passività correnti	1.026	39	918	435	—	2.418
Passività non correnti	882	—	1.230	6	3.346	5.464
Saldo finale al 31/12/2022	1.648	116	1.391	12	4.723	7.890
Di cui:						
Passività correnti	733	116	946	12	1.511	3.318
Passività non correnti	915	—	445	—	3.212	4.572

Le passività per beni in leasing, complessivamente pari a 7.890 migliaia di euro, risultano sostanzialmente in linea con quelle del precedente esercizio (7.882 migliaia di euro) e sono correlate ai diritti d'uso precedentemente descritti. Nel corso dell'esercizio 2022 sulle medesime passività sono maturati oneri finanziari per complessivi 249 migliaia di euro (215 migliaia di euro nel 2021).

4. PARTECIPAZIONI

Migliaia di euro 17.274 (16.503)

Al 31 dicembre 2022 la voce presenta una variazione positiva per 771 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 2022.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Acquisizioni e apporti di capitale	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto		Cessioni e rimborsi di capitale	Riclassifiche e altre variazioni	31/12/2022
	Saldo iniziale		Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo			Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value	3.341	—	—	—	—	1	3.342
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	13.162	—	(357)	1.126	—	1	13.932
— società collegate	9.428	—	(998)	1.126	—	1	9.557
— joint venture	3.734	—	641	—	—	—	4.375
Partecipazioni	16.503	0	(357)	1.126	0	2	17.274

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.

In particolare si evidenzia che: (i) la quota imputata a conto economico è riconducibile alle perdite pro-quota delle società collegate SETA S.p.A. (per 1.323 migliaia di euro) e Marconi Express S.p.A. (per 395 migliaia di euro), parzialmente compensate dall'utile pro-quota di Trenitalia Tper S.p.A. (per 641 migliaia di euro); (ii) la quota rilevata nelle altre componenti del conto economico complessivo (per 1.126 migliaia di euro) è relativa alla variazione positiva del fair value di uno strumento finanziario di copertura del rischio di oscillazione dei flussi di cassa detenuto da 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 2022, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico. 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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022				31/12/2021			
	% di possesso	Costo	Rivalutazioni (svalutazioni)	Valore finale	% di possesso	Costo	Rivalutazioni (svalutazioni)	Valore finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value		4.042	(700)	3.342		4.041	(700)	3.341
Start Romagna S.p.A.	14%	4.036	(700)	3.336	14%	4.036	(700)	3.336
Consorzio Esperienza Energia S.c.r.l. in liquidazione	<1%			0	<1%	—		—
Consorzio Acquisti Trasporti S.c.r.l.		6		6		5		5
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		17.296	(3.364)	13.932		17.296	(4.134)	13.162
Marconi Express S.p.A.	25%	2.600	(1.317)	1.283	25%	2.600	(2.049)	551
Consorzio Trasporti Integrati S.c.r.l.	26%	3		3	26%	3	—	3
Trenitalia TPER S.c.r.l.	30%	3.300	1.075	4.375	30%	3.300	434	3.734
SETA S.p.A.	47%	11.393	(3.122)	8.271	47%	11.393	(2.519)	8.874
TOTALE		21.338	(4.064)	17.274		21.337	(4.834)	16.503

5. ATTIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente Migliaia di euro 35.290 (34.388)

Quota corrente Migliaia di euro 6.908 (7.606)

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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi	4.622	4.622	—	5.892	5.892	—
Regione Emilia-Romagna	1.138	1.138	—	2.633	2.633	—
Comune di Bologna	3.066	3.066	—	—	—	—
Comune di San Lazzaro	34	34	—	262	262	—
Altri	384	384	—	2.997	2.997	—
Altre attività finanziarie	37.576	2.286	35.290	36.102	1.714	34.388
Finanziamento partecipata Marconi Express S.p.A.	10.170	2.286	7.884	9.667	1.714	7.953
Crediti per investimenti Crealis	29.268	—	29.268	28.152	—	28.152
Fondo svalutazione attività finanziarie	(1.861)	—	(1.861)	(1.717)	—	(1.717)
Totale	42.198	6.908	35.290	41.995	7.606	34.388

Il credito verso la Regione Emilia-Romagna, pari a 1.138 migliaia di euro si riferisce per 937 migliaia di euro a contributi da incassare relativi ad investimenti in bus e per la restante parte a contributi su investimenti operati per la realizzazione del sistema di bigliettazione elettronica regionale Stimer.

Le attività finanziarie per contributi detenute nei confronti del Comune di Bologna 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 credito verso il Comune di San Lazzaro, pari a 34 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, è riferibile ai contributi per la realizzazione del sistema di trasporto TPGV Crealis.

Il finanziamento alla partecipata Marconi Express S.p.A., pari a 10.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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 credito per investimenti Crealis rappresenta un diritto concessorio finanziario detenuto dalla Capogruppo e vantato nei confronti del gestore che subentrerà 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 a far data dal 1° luglio 2020 e a seguito della definizione del nuovo quadro contrattuale tra TPER, SRM, Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena è stata rilevata un'attività finanziaria in quanto, a fronte dei servizi di costruzione resi, la Capogruppo ha maturato un diritto a ricevere un canone a partire dal termine dell'attuale contratto di servizio e quantificato in modo da remunerare sia i costi sostenuti per l'investimento che le future attività di manutenzione.

In conformità alle disposizioni dell'IFRS 9, sulle summenzionate attività finanziarie si è proceduto a stanziare apposito fondo svalutazione, incrementatosi nel corso del 2022 di 144 migliaia di euro per tener conto delle mutate aspettative in termini di expected credit loss.



6. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

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)	31/12/2022	31/12/2021
Attività per imposte anticipate IRES	2.931	2.643
Attività per imposte anticipate IRAP	436	377
Attività per imposte anticipate	3.367	3.020
Passività per imposte differite IRES	(544)	(309)
Passività per imposte differite IRAP		
Passività per imposte differite	(544)	(309)
Attività nette per imposte anticipate	2.823	2.711

La movimentazione delle imposte anticipate e differite, in base alla natura delle differenze temporanee che le hanno generate è riepilogata nella tabella seguente.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio			31/12/2022
	Saldo iniziale	Accantonamenti	(Rilasci)/ (Utilizzizzx)	Accantonamenti (Rilasci) in OCI	Saldo finale
Accantonamenti a fondi non dedotti	2.697	481	(62)	(72)	3.044
Altre differenze temporanee	323				323
Attività per imposte anticipate	3.020	481	(62)	(72)	3.367
Rettifiche IFRS	(287)				(287)
Altre differenze temporanee	(22)	(105)	2	(132)	(257)
Passività per imposte differite	(309)	(105)	2	(132)	(544)
Attività nette per imposte anticipate	2.711	376	(60)	(204)	2.823

Il saldo delle imposte anticipate nette, pari a 2.823 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, è composto principalmente da imposte anticipate stanziare a fronte di accantonamenti a fondi non dedotti.

Si evidenzia che in considerazione dell'attuale contesto macroeconomico e del forte incremento dei costi dei carburanti non sono state rilevate imposte anticipate in relazione a parte delle differenze temporanee e delle perdite fiscali in quanto gli imponibili fiscali futuri non sono in grado di riassorbirle, in un ragionevole orizzonte temporale.

7. ATTIVITÀ COMMERCIALI

Migliaia di euro 88.675 (106.263)

Al 31 dicembre 2022 le attività commerciali comprendono:

- › Le rimanenze di magazzino pari a 24.659 migliaia di euro (23.395 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) 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 64.016 migliaia di euro (82.868 migliaia di euro al 31 dicembre 2021)

La composizione delle rimanenze è dettagliata nella tabella che segue.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021
Materie prime e ricambi ferroviari	20.842	19.734
Materie prime e ricambi automobilistici	18.834	17.055
Fondo svalutazione magazzino	(15.017)	(13.394)
Totale	24.659	23.395

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 2022.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Riclassifiche	Utilizzi	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione magazzino	13.394			1.623	15.017
Totale	13.394	—	—	1.623	15.017

La composizione dei crediti commerciali è dettagliata nella tabella che segue.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021
Crediti Commerciali verso società collegate e joint venture	12.326	25.611
Crediti Commerciali verso Enti proprietari	896	939
Crediti verso Clienti	50.794	56.318
Totale	64.016	82.868

I crediti commerciali verso società collegata sono principalmente riconducibili ai rapporti intercorrenti con la società TT, e si riferiscono alle attività di service e di noleggio operate dalla Capogruppo nei suoi confronti.

I crediti verso Clienti pari a 50.794 migliaia di euro, sono riconducibili essenzialmente a crediti per servizi di trasporto resi ai sensi dei vigenti contratti di servizio (per 24.727 migliaia di euro) e a crediti verso clienti per prestazioni rese nell'ambito dell'attività di manutenzione ferroviaria (per 6.227 migliaia di euro) e di trasporto merci (per 8.980 migliaia di euro).

I crediti sono esposti al netto di un fondo svalutazione crediti di importo pari a 5.671 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, la cui movimentazione dell'esercizio è riportata nella tabella che segue.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Riclassifiche	Utilizzi	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione su crediti commerciali	5.697	28	(415)	361	5.671
Totale	5.697	28	(415)	361	5.671

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 60.387 (49.311)

La voce include depositi bancari e postali oltre a fondi cassa per spese minute ed urgenti e si incrementa di 11.076 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Per un maggior dettaglio dei fenomeni che hanno generato l'incremento della liquidità nel corso dell'esercizio 2022, si rinvia alla nota "Informazioni sul rendiconto finanziario".

9. ATTIVITÀ PER IMPOSTE SUL REDDITO

Migliaia di euro 2.543 (6.290)

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)	31/12/2022	31/12/2021
Attività per imposte correnti IRES	1.803	5.498
Attività per imposte correnti IRAP	740	792
Attività per imposte sul reddito	2.543	6.290
Passività per imposte correnti IRES	–	–
Passività per imposte correnti IRAP	–	–
Passività per imposte sul reddito	–	–
Attività nette per imposte sul reddito	2.543	6.290

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo presenta esclusivamente attività per imposte sul reddito, in diminuzione di 3.747 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 e sono costituite prevalentemente da imposte versate a titolo di acconto.

10. ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

Migliaia di euro 24.339 (18.159)

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	31/12/2021
Crediti per ristori	13.639	13.334
Crediti verso Ferrovie Emilia-Romagna	220	220
Risconti attivi	1.031	1.162
Altri crediti	14.164	8.185
Totale	29.054	22.901
Fondo svalutazione crediti	(4.715)	(4.742)
Totale	24.339	18.159

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).

La voce "Altri crediti" include principalmente:

- Crediti relativi al recupero delle accise sul carburante per 2.124 migliaia di euro
- Dotazioni di titoli di viaggio presso rivendite per 891 migliaia di euro
- Crediti nei confronti di ATC in liquidazione, per conguagli relativi all'operazione di fusione del intervenuta nel corso del 2012

Si evidenzia, infine, che il fondo svalutazione stanziato è correlato alla stima di inesigibilità di parte degli altri crediti il cui valore risulta sostanzialmente invariato rispetto al precedente esercizio.

11. PATRIMONIO NETTO

Migliaia di euro 174.309 (171.909)

Al 31 dicembre 2022 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 2021.

Il patrimonio netto di pertinenza di Gruppo, pari a 171.155 migliaia di euro, si incrementa di 2.386 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per l'effetto combinato di:

- › Il risultato del conto economico complessivo del 2022, positivo per 4.886 migliaia di euro, composto dall'utile di esercizio (1.524 migliaia di euro) e dal saldo positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 3.362 migliaia di euro) su cui incide principalmente l'utile attuariale derivante dalla valutazione dei benefici ai dipendenti connessi al trattamento di fine rapporto
- › La distribuzione di utili, deliberata in sede di approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, per 2.500 migliaia di euro

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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021
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 dell'esercizio (migliaia di euro)	1.524	6.721
Utile base per azione (euro)	0,02	0,10
Utile distribuito per azione (euro)	0,02	0,10

Si precisa che al 31 dicembre 2022 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 3.154 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con quello consuntivato al 31 dicembre 2021 (3.140 migliaia di euro) per l'effetto combinato del positivo risultato del conto economico complessivo di competenza di terzi pari a 92 migliaia di euro, parzialmente compensato dalla distribuzione di dividendi per 78 migliaia di euro.

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 1.556 (1.173)

Quota corrente – Migliaia di euro 66.706 (63.433)

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti vs Fornitori	61.476	59.920	1.556	59.108	57.935	1.173
Debiti commerciali verso controllate	–	–	–	–	–	–
Debiti verso imprese collegate	6.431	6.431	–	5.414	5.414	–
Debiti commerciali verso soci	7	7	–	–	–	–
Altri debiti	348	348	–	84	84	–
Totale passività commerciali	68.262	66.706	1.556	64.606	63.433	1.173

Le passività commerciali, pari a 68.262 migliaia di euro, sono in massima parte costituite da debiti commerciali (per 61.476 migliaia di euro) e si incrementano di complessivi 3.656 migliaia di euro rispetto al termine del precedente esercizio, essenzialmente per effetto dei maggiori 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 47.188 (42.775)

Quota corrente – Migliaia di euro 6.092 (8.432)

Al 31 dicembre 2022 i fondi per accantonamenti sono pari a 53.280 migliaia di euro (51.207 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti con indicazione delle relative quote correnti e non correnti.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Fondi per benefici ai dipendenti	14.592	1.072	13.520	18.393	1.299	17.094
Altri fondi	38.688	5.020	33.668	32.814	7.133	25.681
Totale	53.280	6.092	47.188	51.207	8.432	42.775

Di seguito sono esposte le movimentazioni intervenute nell'esercizio dei fondi per accantonamenti distinti per natura.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio						31/12/2022
	Saldo iniziale	Accantona- menti	Oneri finanziari	Decrementi per utilizzi	Decrementi per rilasci	Accantona- menti in OCI	Altre Riclassifiche o rettifiche	Saldo finale
Fondo per benefici ai dipendenti	18.393	908	–	(1.844)	–	(2.441)	(424)	14.592
Fondo franchigie assicurative	2.790	1.929	–	(1.254)	–	–	–	3.465
Fondo cause di lavoro	14.713	5.402	1	(221)	(1.156)	–	(827)	17.912
Fondo contenzioso tributario	5.620	12	–	–	–	–	–	5.632
Fondo rischi contenziosi espropri	1.992	–	–	–	–	–	–	1.992
Altri	7.699	1.849	191	(52)	–	–	–	9.687
Totale	51.207	10.100	192	(3.371)	(1.156)	(2.441)	(1.251)	53.280

Fondi per benefici ai dipendenti

Quota non corrente – Migliaia di euro 13.520 (17.094)

Quota corrente – Migliaia di euro 1.072 (1.299)

Al 31 dicembre 2022 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 3.801 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (1.844 migliaia di euro) e agli utili attuariali dell'esercizio (2.441 migliaia di euro). Le altre variazioni rilevate fanno invece riferimento ai trasferimenti operati in corso d'anno a fondi di previdenza complementare nonché al versamento dell'imposta sostitutiva dovuta, ai sensi di legge, sulla rivalutazione del TFR.

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 2022.

Ipotesi finanziarie		
	31/12/2022	31/12/2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,63%	0,44%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	3,10%	2,81%
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	1.072
2	1.068
3	1.157
4	949
5	447

Altri fondi

Quota non corrente – Migliaia di euro 33.668 (25.681)

Quota corrente – Migliaia di euro 5.020 (7.133)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi ed oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si incrementa di 5.874 migliaia di euro essenzialmente per l'effetto combinati di:

- Accantonamenti, pari a 9.192 migliaia di euro, connessi essenzialmente ai rischi collegati a contenziosi con il personale
- Decrementi per utilizzi, per 1.527 migliaia di euro, principalmente riferibili agli utilizzi a fronte di pagamenti di franchigie su sinistri automobilistici
- Decrementi per rilasci, pari a 1.156 migliaia di euro, operati in relazione a contenziosi con il personale
- Altre rettifiche in riduzione per 827 migliaia di euro correlate al differenziale di tassi utilizzati ai fini della determinazione del valore attuale dei fondi

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 17.912 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 5.632 migliaia di euro, è principalmente riconducibile al coinvolgimento della capogruppo TPER – quale soggetto legalmente solidale – in merito a contenziosi fiscali 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.

Gli "Altri" fondi, pari a 9.687 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 2022 l'importo di detto fondo risulta pari a 7.360 migliaia di euro, e nel corso del 2022 il medesimo risulta incrementato di 480 migliaia di euro essenzialmente in relazione ad una rivisitazione della stima dello stesso che ha tenuto conto anche delle delucidazioni fornite a seguito dell'emendamento allo IAS 37 emesso in data 14 maggio 2020 il quale ha chiarito quali voci di costo debbano essere considerate per valutare se un contratto risulta in perdita.

Per la parte residua gli "Altri" fondi si riferiscono essenzialmente: (i) per 336 migliaia di euro a rischi connessi al pagamento di penali collegate al termine di taluni noleggi delle auto utilizzate nell'erogazione del servizio di car sharing; (ii) per 502 migliaia di euro a possibili sanzioni amministrative erogabili per presunte violazioni al trattamento dei dati ai sensi della vigente normativa in tema di privacy emerse nell'ambito di una verifica.

14. PASSIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente – Migliaia di euro 32.913 (64.388)

Quota corrente – Migliaia di euro 32.074 (31.687)

Al 31 dicembre 2022 le passività finanziarie ammontano complessivamente a 64.987 migliaia di euro e sono essenzialmente costituite dal prestito obbligazionario emesso da TPER.

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):

(Migliaia di euro)	31/12/2022				31/12/2021			
	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	63.333	63.482	32.053	31.429	95.000	95.108	31.667	63.441
Finanziamenti a medio/lungo termine	46	46	21	25	87	87	20	67
Altre passività finanziarie	1.459	1.459	–	1.459	880	880	–	880
Totale	64.838	64.987	32.074	32.913	95.967	96.075	31.687	64.388

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 2022 si è dato corso al rimborso della prima rata del prestito obbligazionario che conseguentemente si ridotto rispetto al precedente esercizio di 31.626 migliaia di euro.

Si evidenzia che il prestito obbligazionario prevede il rispetto di determinati parametri finanziari (financial covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico finanziarie utilizzate nel calcolo dei rapporti sono definiti nel relativo contratto. 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.

Quota non corrente – Migliaia di euro 23.469 (23.004)

15. ALTRE PASSIVITÀ

Quota corrente – Migliaia di euro 54.313 (31.036)

Al 31 dicembre 2022 le altre passività ammontano complessivamente a 77.782 migliaia di euro e registrano un incremento di 23.742 migliaia di euro. La tabella che segue evidenzia la composizione per natura della voce con indicazione della quota corrente e di quella non corrente.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso agenzia mobilità SRM	22.295	–	22.295	21.664	–	21.664
Debiti per investimenti	17.964	17.964	–	–	–	–
Debiti verso personale dipendente	10.881	10.881	–	13.802	13.802	–
Debiti verso soci	3.142	2.628	514	514	–	514
Debiti verso istituti di previdenza	2.174	2.174	–	2.163	2.163	–
Debiti tributari	550	550	–	555	555	–
Altri debiti	20.776	20.116	660	15.342	14.516	826
Totale passività finanziarie	77.782	54.313	23.469	54.040	31.036	23.004

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 20.776 migliaia di euro è essenzialmente costituita da: (i) risconti passivi su titoli di viaggio (per 15.559 migliaia di euro) con validità oltre il 31 dicembre 2022 e quindi di competenza di futuri esercizi; (ii) altri ratei e risconti passivi (per 3.405 migliaia di euro) relativi in parte a contributi ed in parte a costi assicurativi e di varia natura di competenza di esercizi futuri.

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 2021.

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 186.160 (179.030)

I ricavi da servizi da linea TPL sono pari a 186.160 migliaia di euro e presentano un incremento di 7.130 migliaia di euro rispetto al 2021 (179.030 migliaia di euro).

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Titoli di viaggio	59.759	50.336	9.423
Integrazione corrispettivi	110.364	113.154	(2.790)
Contributi CCNL	10.819	11.997	(1.178)
Sanzioni a passeggeri	4.497	2.930	1.567
Altri ricavi	721	613	108
Totale servizi di linea TPL	186.160	179.030	7.130

Sul positivo andamento registrato dai ricavi per servizi di linea TPL ha inciso l'incremento del traffico passeggeri registrato nel corso del 2022 a seguito del rallentamento delle misure di restrizione agli spostamenti e dei limiti al carico dei mezzi pubblici volte a contenere il rischio di contagio durante l'emergenza epidemiologica da COVID-19.

17. RICAVI PER SERVIZI DI LINEA FERROVIARIA

Migliaia di euro 28.223 (26.821)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Ricavi servizi di linea ferroviaria	28.223	26.821	1.402
Totale	28.223	26.821	1.402

I ricavi per servizi di linea ferroviaria registrano una variazione positiva di 1.402 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 Scarl.

18. RICAVI PER PARCHEGGI E CAR SHARING

Migliaia di euro 2.062 (12.362)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Sosta e parcheggi	16	9.633	(9.617)
Accesso al centro storico	–	1.230	(1.230)
Car sharing	2.046	1.499	547
Totale	2.062	12.362	(10.300)

I ricavi per le attività di gestione dei servizi di parcheggi e car sharing sono pari a 2.062 migliaia di euro e si riducono di 10.300 migliaia di euro rispetto al 2021 (12.362 migliaia di euro). La variazione negativa registrata è essenzialmente conseguenza della circostanza che a far data dal 1° novembre 2021 i servizi relativi alla sosta e il rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del comune di Bologna sono stati affidati ad altro operatore, che è subentrato a TPER.

Il 2022 registra inoltre un miglioramento della performance commerciale dei servizi di car sharing a marchio Corrente® che evidenziano un incremento di 0,5 milioni di euro rispetto a quanto consuntivato nel corso del precedente esercizio.

19. ALTRI RICAVI

Migliaia di euro 73.989 (70.120)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Manutenzioni mezzi e altre prestazioni a terzi	6.265	6.418	(153)
Manutenzioni ferroviarie	23.455	21.821	1.634
Rimborsi assicurativi diversi	5.478	4.128	1.350
Penali	496	403	93
Altro	38.295	37.350	945
Totale	73.989	70.120	3.869

Gli altri ricavi ammontano a 73.898 migliaia di euro e presentano un incremento di 3.869 migliaia di euro rispetto al 2021 (70.120 migliaia di euro) principalmente per effetto di:

- › La rilevazione 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 2.096 migliaia di euro)
- › La rilevazione, di importo pari a 3.488 migliaia di euro, delle agevolazioni connesse al riconoscimento di un credito d'imposta straordinario alle imprese a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale ed energia elettrica
- › Maggiori ricavi per 2.540 migliaia di euro, correlati ai servizi di gestione dell'infrastruttura denominata "People Mover" costituita dalla monorotaia che connette l'aeroporto con la stazione centrale di Bologna
- › Minori ristori per mancati ricavi conseguenti all'emergenza epidemiologica da COVID-19 (per circa 5,175 migliaia di euro, rispetto a quelli rilevati nel precedente esercizio. Nell'anno 2022 sono stati iscritti 13,6 milioni di euro relativi ai ristori per mancati ricavi COVID-19, a seguito di una disamina di quanto riportato nelle norme nazionali che hanno stanziato ed impegnato dei fondi dedicati alle società del trasporto pubblico e tenendo conto dei criteri di allocazione dei ristori degli anni precedenti)
- › L'incremento dei ricavi per attività manutentiva ferroviaria per 1.634 migliaia di euro;

Si evidenzia che la voce accoglie anche 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 1.827 migliaia di euro), parzialmente compensata dalla riduzione dei rimborsi su accise (per 826 migliaia di euro).

20. COSTO PER IL PERSONALE

Migliaia di euro 102.636 (102.665)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Salari e stipendi	75.645	80.920	(5.275)
Oneri sociali	21.213	16.117	5.096
Accantonamento a fondi di previdenza	5.020	4.942	78
Altri costi del personale	758	686	72
Totale	102.636	102.665	(29)

Il costo del personale risulta sostanzialmente in linea con quello consuntivato al termine del precedente esercizio come effetto combinato di:

- › La riduzione del costo per salari e stipendi di 5.275 migliaia di euro, quale effetto della fuoriuscita dal perimetro di attività di Gruppo dei servizi di gestione sosta e contrassegni nel Comune di Bologna, con la conseguente uscita del personale impiegato
- › L'incremento degli oneri sociali ascrivibile essenzialmente alla circostanza che l'esercizio 2021 beneficiava di una significativa riduzione del costo in conseguenza delle somme riconosciute alla capogruppo TPER quale rimborso degli oneri sostenuti a titolo di integrazione delle indennità di malattia per gli anni dal 2014 al 2018 (per circa 7,0 milioni di euro).

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	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Dirigenti	11	12	(1)
Quadri	49	47	2
Impiegati	266	266	–
Operai	1.835	1.714	121
Apprendisti	284	281	(97)
Totale	2.345	2.320	25

Inquadramento	2022	2021	Variazione
Dirigenti	11	12	(1)
Quadri	49	47	2
Impiegati	266	266	—
Operai	1.835	1.714	121
Apprendisti	284	281	(97)
Totale	2.345	2.320	25

21. COSTI PER SERVIZI

Migliaia di euro 92.431(93.151)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

(Migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
Servizi di trasporto	42.567	43.975	(1.408)
Pedaggi ferroviari	1.225	910	315
Manutenzioni	13.206	14.333	(1.127)
Pulizie	8.029	8.380	(351)
Assicurazioni	6.914	6.808	106
Energia elettrica	3.449	1.467	1.982
Servizio mensa	1.584	1.526	58
Altre utenze	2.434	2.018	416
Consulenze	1.855	1.856	(1)
Altro	11.168	11.878	(710)
Totale	92.431	93.151	(720)

I costi per servizi risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel corso del precedente esercizio. Le variazioni maggiormente significative attendono:

- › La riduzione dei servizi di trasporto in relazione al minor volume di servizi sostitutivi operati per il servizio ferroviario
- › La riduzione dei costi per manutenzioni, principalmente connessa agli investimenti operati che contraggono le necessità manutentive sui mezzi attraverso un graduale processo di rinnovo della flotta
- › L'incremento dei costi per energia elettrica quasi interamente ascrivibile al significativo incremento dei prezzi di acquisto correlato alla volatilità registrata sul mercato in conseguenza del mutato contesto macroeconomico e geopolitico di riferimento

22. MATERIE PRIME E MATERIALI

Migliaia di euro 53.205 (40.192)

La voce include gli acquisti di materiale ed è presentata per natura al netto delle variazioni delle rimanenze.

(Migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
Carburanti	31.946	19.087	12.859
Lubrificanti	605	569	36
Pneumatici	677	952	(275)
Ricambi	19.226	17.108	2.118
Materiali vari	297	2.009	(1.712)
Altro	454	467	(13)
Totale	53.205	40.192	13.013

L'incremento dei "Costi per materie" per 13.013 migliaia di euro è sostanzialmente quasi interamente riconducibile al maggior costo per carburanti conseguente all'andamento dei prezzi registrato nel 2022, influenzato significativamente dalle incertezze geopolitiche generate dall'inasprirsi del conflitto russo-ucraino.

23. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Migliaia di euro 2.952 (7.776)

(Migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
Canone gestione sosta e contrassegni	–	5.024	(5.024)
Altre locazioni e noleggi	2.952	2.752	200
Totale	2.952	7.776	(4.824)

La riduzione del “Costo per godimento beni di terzi” per 4.824 migliaia di euro è riconducibile alla cessazione del pagamento del canone di gestione dei servizi relativi alla sosta e al rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del Comune di Bologna affidati ad altro operatore che è subentrato a TPER a far data dal 1° novembre 2021.

24. ALTRI COSTI OPERATIVI

Migliaia di euro 5.941 (5.966)

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)	2022	2021	Variazione
Imposte e tasse	1.830	1.515	315
Revisioni e collaudi	141	166	(25)
Contributi assicurativi	359	366	(7)
Altro	3.611	3.919	(308)
Totale	5.941	5.966	(25)

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 6.586 (3.185)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e rilasci) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), stanziati per adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

L'ammontare della voce, negativo per 6.586 migliaia di euro, è essenzialmente riconducibile a maggiori accantonamenti al fondo svalutazione magazzino per 633 migliaia di euro e per la restante parte ad accantonamenti e rilasci dei fondi rischi ed oneri oggetto di commento della nota n.13 – "Fondi per accantonamenti" cui si rinvia.

26. PROVENTI/ (ONERI) FINANZIARI

Proventi finanziari – Migliaia di euro 1.668 (1.500)

Oneri finanziari – Migliaia di euro -2.496 (-2.269)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nelle tabelle seguenti.

(Migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
Interessi attivi su crediti	1.485	1.452	33
Interessi attivi su conti bancari	102	1	101
Altri interessi attivi	81	47	34
Totale altri proventi finanziari	1.668	1.500	168
Oneri da prestito obbligazionario	(1.798)	(1.987)	189
Oneri da finanziamenti	(398)	(17)	(381)
Altri oneri finanziari	(300)	(265)	(35)
Totale oneri finanziari	(2.496)	(2.269)	(227)
Totale Proventi/(Oneri) finanziari	(828)	(769)	(59)

Rispetto al precedente esercizio gli il totale dei proventi ed oneri finanziari risulta sostanzialmente allineato.

La voce interessi attivi su crediti accoglie principalmente il valore dei proventi finanziari maturati nel corso dell'esercizio sul diritto finanziario concessorio correlato al progetto Crealis.

Gli oneri finanziari sono principalmente relativi agli interessi maturati sul prestito obbligazionario determinati in applicazione del criterio del costo ammortizzato utilizzando un tasso di interesse effettivo pari a 2,11% a fronte di un tasso nominale dell'1,85%.

Gli altri oneri finanziari includono invece principalmente gli interessi passivi maturati per competenza sulle passività per beni in leasing.

27. ONERI FISCALI

Migliaia di euro -84 (5.534)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali nei due esercizi a confronto.

(Migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
IRES	632	938	(306)
IRAP	153	266	(113)
Benefici imposte correnti sul reddito da perdite fiscali	(556)		(556)
Imposte correnti sul reddito	229	1.204	(975)
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	3	(45)	48
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	3	(45)	48
Accantonamenti	(481)	(595)	114
Rilasci	62	5.384	(5.322)
Imposte anticipate	(419)	4.789	(5.208)
Accantonamenti	105	-	105
Rilasci	(2)	(414)	412
Imposte differite	103	(414)	517
Totale imposte anticipate e differite	(316)	4.375	(4.691)
Totale oneri/(proventi) fiscali	(84)	5.534	(5.618)

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un valore positivo di 84 migliaia di euro nel 2022 (negativo per 5.534 migliaia di euro nel 2021) ed evidenzia una variazione pari a 5.618 migliaia di euro.

Sulla variazione incide il rilascio integrale delle imposte anticipate operato dalla capogruppo TPER nel corso del 2021 in conseguenza degli impatti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalla crescita dei costi per carburante che hanno modificato in maniera significativa gli scenari di breve periodo e conseguentemente i presupposti per i quali le imposte differite attive erano state precedentemente rilevate.

Nella tabella seguente è riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'imposta IRES.

IRES e IRAP – descrizione

(Migliaia di euro)	Valore	Imposta
Risultato prima delle imposte	1.521	
Onere fiscale teorico (aliquota 24%)		365
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi	–	–
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	14.258	3.422
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(4.132)	(992)
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	(11.332)	(2.720)
Imponibile fiscale	315	
IRAP		153
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		229



Altre informazioni finanziarie

INFORMAZIONI SUL RENDICONTO FINANZIARIO

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2022 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti di 11.076 migliaia di euro rispetto al decremento di 25.036 migliaia di euro del 2021.

Il flusso generato dall'attività operativa nel 2022 è pari a 50.698 migliaia di euro, in aumento di 34.186 migliaia di euro rispetto al valore del 2021 (16.512 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2022 incidono:

- Il cash flow operativo generato prima delle variazioni del capitale di esercizio e delle altre variazioni pari a 33.398 migliaia di euro (32.980 migliaia di euro nel 2021) sul quale ha inciso la maggiore variazione operativa dei fondi (+3.401 migliaia di euro rispetto al 2021) e le svalutazioni di valore di attività non correnti (+2.349 migliaia di euro rispetto al 2021) compensate dalla riduzione dell'utile di esercizio (-5.336 migliaia di euro rispetto al 2021)
- Il flusso generato dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 17.300 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 7.514 migliaia di euro principalmente per effetto di:

- Investimenti in attività materiali e immateriali per complessivi 35.046 migliaia di euro, in riduzione di 5.068 migliaia di euro rispetto al 2021
- I contributi incassati a fronte di investimenti operati e da operare per 26.715 migliaia di euro, in aumento di 24.209 migliaia di euro rispetto al 2021
- Disinvestimenti in attività materiali e immateriali per 817 migliaia di euro

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2022 è pari a 32.108 migliaia di euro per effetto principalmente del rimborso della prima rata del prestito obbligazionario contratto dalla Capogruppo TPER, per 31.667 migliaia di euro e dei complessivi oneri su finanziamenti pagati pari a 2.373 migliaia di euro (2.018 migliaia di euro nel 2021).

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 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 attribuito 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 2022.

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 2022.

(Migliaia di euro)	Flussi contrattuali					TOTALE
	Valore di bilancio	Inferiori a 1 anno	Da 1 anno a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	
Al 31 dicembre 2021						
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	1.556	—	—	68.262
Finanziamenti	67	22	22	26	—	70
Passività per beni in leasing	7.883	3.429	2.301	2.675	20	8.425
Passività commerciali	64.606	63.433	1.173	—	—	64.606

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, il prestito obbligazionario prevede l'obbligo di rispettare, per tutta la durata del debito:

- Il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e Patrimonio netto consolidato non dovrà essere superiore a 1
- Il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e EBITDA consolidato non dovrà essere 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 2022 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 2021.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anni 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	–	–

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	67	70	22	22	26	–
Tasso fisso	95.108	98.515	33.424	32.838	32.253	–
Totale	95.175	98.585	33.446	32.860	32.279	–

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 2022, come noto, si è assistito ad un forte aumento dei costi dei carburanti e dell'energia elettrica, ulteriormente acuito a seguito dell'inasprimento del conflitto Russo-Ucraino.

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. Tuttavia, il significativo incremento dei prezzi delle materie prime ha inciso in maniera non trascurabile sui costi e sui risultati consuntivati.

Allo stato attuale il Gruppo sta analizzando gli effetti del perdurare della volatilità dei prezzi delle commodities al fine di implementare eventuali opportune strategie di copertura ovvero di effettuare manovre che consentano il mantenimento di condizioni di equilibrio nelle attività di erogazione dei propri servizi, compreso degli eventuali contratti che le regolano.

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 2022 e al 31 dicembre 2021.

	Crediti 31/12/2022	Non scaduti	SCADUTI				
			(Migliaia di euro)	0-30	31-60	61-90	91-180
Attività commerciali	69.687	61.404	531	1.986	386	370	5.010
Attività finanziarie	44.060	44.060					
Altre attività	29.147	24.471	0	0	0	0	4.676
Fondo svalutazione crediti	(12.248)	(3.251)	(32)	(323)	(178)	(147)	(8.317)
Totale	117.421	109.090	(159)	2.824	297	184	5.185

	Crediti 31/12/2021	Non scaduti	SCADUTI				
			(Migliaia di euro)	0-30	31-60	61-90	91-180
Attività commerciali	82.368	51.813	1.752	3.595	2.416	6.102	16.690
Attività finanziarie	34.388	34.388					
Altre attività	19.412	19.412					
Fondo svalutazione crediti	(10.940)	(2.233)	(84)	(160)	(284)	(537)	(7.642)
Totale	125.228	103.380	1.668	3.435	2.132	5.564	9.049

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 fair value	Costo ammortizzato		Fair value contabilizzato a conto economico		Totale	
			31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
Attività non correnti								
Partecipazioni in altre imprese	4	3	—	—	3.343	3.342	3.343	3.342
Attività finanziarie	5		35.290	34.388	—	—	35.290	34.388
Attività correnti								
Crediti commerciali	7		64.016	82.868	—	—	64.016	82.868
Attività finanziarie	5		6.908	7.606	—	—	6.908	7.606
Attività per imposte sul reddito correnti	9		2.543	6.290	—	—	2.543	6.290
Altre attività	10		24.339	18.159	—	—	24.339	18.159
Passività non correnti								
Prestiti obbligazionari	14		31.429	63.441	—	—	31.429	63.441
Finanziamenti a medio/ lungo termine	14		25	67	—	—	25	67
Passività per beni in leasing	3		4.572	5.464	—	—	4.572	5.464
Passività commerciali	12		1.556	1.173	—	—	1.556	1.173
Altre passività	15		23.469	23.004	—	—	23.469	23.004
Passività correnti								
Passività commerciali	12		66.706	63.433	—	—	66.706	63.433
Passività finanziarie	14		32.074	31.687	—	—	32.074	31.687
Passività per beni in leasing	3		3.318	2.418	—	—	3.318	2.418
Altre passività	15		54.313	31.036	—	—	54.313	31.036

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 2022 e al 31 dicembre 2021 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:

(Migliaia di euro)	31/12/2022	Fair value alla data di bilancio		
		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 2022.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2022
	Valore di bilancio	Fair value
Prestiti obbligazionari	63.482	61.311
Passività per beni in leasing	7.890	7.548
Finanziamenti a medio/lungo termine	46	47

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)	31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Garanzie concesse a Terzi			
Fideiussioni	15.777	11.670	(4.107)
Rischi			
Beni di Terzi presso l'azienda	4.170	4.518	348
Beni di SRM in affitto d'azienda	26.434	26.277	(157)
Beni di SRM presso l'azienda	19	19	0
Totale	46.400	42.485	(3.915)

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 24 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 (8,1 milioni di euro), di nuovi treni (2,5 milioni di euro) e per servizi di manutenzione (0,5 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 collegate					
SETA S.p.A.	2021	230	133	306	266
	2022	730	353	839	774
Consorzio Trasporti Integrati	2021	127	-2	191	161
	2022	142	2	150	109
Trenitalia TPER S.c.r.l.	2021	19.419	–	22.136	4.378
	2022	22.199	0	6.971	4.764
Marconi Express S.p.A.	2021	2.842	71	12.672	637
	2022	6.008	154	14.534	785
Totale società collegate	2021	22.617	202	35.303	5.442
	2022	29.079	509	22.495	6.431
Enti proprietari					
Regione Emilia–Romagna	2021	335	–	3.040	–
	2022	371	–	2.339	1.155
Comune di Bologna	2021	885	5.991	203	–
	2022	932	1.052	171	761
Città metropolitana di Bologna	2021	46	0	50	0
	2022	50	–	50	471
Azienda Consorziale Trasporti ACT Reggio Emilia	2021	–	–	–	220
	2022	–	–	–	296

(Migliaia di euro)		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
Provincia di Ferrara	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	25
Comune di Ferrara	2021	30	–	30	–
	2022	40	–	25	16
Provincia di Parma	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	1
Ravenna Holding	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	1
Totale enti proprietari	2021	296	5.992	3.323	220
	2022	1.393	1.052	2.585	2.727
Soci Terzi					
Ferrara Mobilità S.c.r.l. "FEM"	2021	92	3.018	88	431
	2022	129	2.666	64	298
Autoguidovie S.p.A.	2021	3	2.739	3	464
	2022	3	2.695	3	515
Mercitalia Rail S.r.l.	2021	831	121	738	109
	2022	1.283	249	1.419	–48
Porto Intermodale Ravenna S.p.A – SAPIR	2021	2.165	2	907	–
	2022	1.876	11	683	4
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Contro	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	–
Nuova Mobilità S.c.r.l.	2021	1	–	1	–
	2022	1	–	1	–

(Migliaia di euro)		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
CO.E.R.BUS Soc. Coop	2021	—	3.578	2	965
	2022	—	4.312	4	1.165
S.A.C.A. Coop R.l.	2021	585	10.177	82	2.692
	2022	737	12.352	189	3.053
COSEPURI Soc. Coop p.a.	2021	—	8.152	11	1.923
	2022	—	8.490	63	1.993
Totale soci Terzi	2021	3.676	27.786	1.831	6.584
	2022	4.029	30.775	2.425	6.980

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 2022 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 2022, 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, 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)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Compenso agli Amministratori	375	350	25
Compenso ai Sindaci	139	143	(4)
Compenso alla società di revisione	103	101	2
Totale	617	594	23

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

Si evidenzia che nel a far data dal 1° novembre 2021, a seguito dell'affidamento ad altro operatore subentrato a TPER nella gestione dei servizi di sosta e rilascio contrassegni e permessi nel territorio del Comune di Bologna il settore operativo denominato "Sosta e Mobilità Urbana" è uscito dal perimetro di monitoraggio di Gruppo.

Una sintesi per il 2022 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.

(Milioni di euro)	Trasporto pubblico locale	Trasporto merci	Manutenzione ferroviaria	Sosta e mobilità urbana	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)

(Milioni di euro)	Trasporto pubblico locale	Trasporto merci	Manutenzione ferroviaria	Sosta e mobilità urbana	Poste non allocate	Totale consolidato
RICAVI	231,1	23,8	22,6	10,9	—	288,3
EBITDA	27,4	8,4	3,4	(0,5)	—	38,6
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti	(20,7)	(3,1)	(0,9)	—	—	(24,8)
EBIT	6,7	5,2	2,4	(0,5)	—	13,8
Utile/(perdita) di partecipazioni valutate con il metodo del PN					(0,6)	(0,6)
Proventi/(oneri) finanziari					(0,8)	(0,8)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento						12,5
Proventi/(oneri) fiscali					(5,5)	(5,5)
Utile/(perdita) dell'esercizio						6,9
Flusso di cassa operativo	12,8	3,2	1,1	(0,5)	—	16,6
Investimenti operativi	(36,1)	(3,9)	(0,1)	—	—	(40,1)



Ordinativi per investimenti

Si riportano al seguito gli importi degli ordini per investimenti in essere alla data di fine anno.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Ordini per cespiti in essere			
Beni materiali	55.858	17.575	38.283
Beni immateriali	88	202	(114)
Totale	55.946	17.777	38.169

L'incremento del 2022 sul 2021 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, della L. 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che nel corso del 2021 sono state ricevute le seguenti sovvenzioni e/o contributi, da pubbliche amministrazioni:

Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e vantaggi economici L. 124/2017		
Ente erogante	Causale	Importo incassato in euro
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di Sistemi di Trasporto Intelligente - fondi POR-FESR 2014/2020 - delibera 23348/2019	159.075,86
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di Sistemi di Trasporto Intelligente - fondi POR-FESR 2014/2020 - delibera 11897/2021	406.117,43
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di Sistemi di Trasporto Intelligente - fondi POR-FESR 2014/2020 - delibera 23006/2020	784.596,87
Ministero Infrastr. e Trasporti	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO) - L.211/92	2.143.019,96
Comune di San Lazzaro	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO)	275.222,14
Comune di Bologna	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO)	504.965,58
SRM Bologna	Saldo 5% n°15 bus interurbani IVECO 12mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F	63.364,38
AMI Ferrara	Saldo 5% n°3 bus MAN interurbani 14mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F	18.316,27
SRM Bologna	Acconto 20% Contributo per l'acquisto di bus - fondi MATTM bacino di Bologna	2.408.183,00
AMI Ferrara	Acconto 20% Contributo per l'acquisto di bus - fondi MATTM bacino di Ferrara	543.421,28
Regione Emilia-Romagna	Saldo 5% n.7 treni Stadler (1° contratto) - fondi FSC 2014/2020	2.075.000,00
Regione Emilia-Romagna	Saldo 20% Contributo progetto Stimer - determina n.17028/2013	70.528,94
Regione Emilia-Romagna	Saldo 20% Contributo per l'acquisto di emettitrici a terra di biglietti predisposte Stimer	18.075,99
Comune di Bologna	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus - risorse REACT EU (convenzione prot.6697/2022)	4.046.285,72
Comune di Bologna	Acconto 10% contributo per l'acquisto di autobus risorse PNRR	6.985.000,00
Comune di Bologna	Acconto 10% contributo per la realizzazione di infrastrutture TPL risorse PNRR	2.031.508,70

Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e vantaggi economici L. 124/2017

Ente erogante	Causale	Importo incassato in euro
Comune di Bologna	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse PSNMS Città Alto Inquinamento	3.290.759,00
Comune di Bologna	Acconto 20% contributo per realizzazione infrastrutture TPL – risorse PSNMS Città Alto Inquinamento (convenzione prot.138770/2022)	680.001,05
Comune di Ferrara	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse PSNMS Città Alto Inquinamento (convenzione prot.138770/2022)	1.030.304,00
Comune di Ferrara	Acconto 20% contributo per realizzazione infrastrutture TPL – risorse PSNMS Città Alto Inquinamento (convenzione prot.138770/2022)	439.366,00
AMI Ferrara	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus – risorse 1 quinquennio 2019-2023 PSNMS RER Bacino di Ferrara	2.212.250,14
SRM Bologna	Saldo contributo per migliorare qualità e sicurezza TPL per prevenzione e contenimento contagio Covid19 – DGR n°1269/2020	45.105,00
AMI Ferrara	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06	2.486.085,00
SRM Bologna	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06	9.701.413,00
Agenzia Entrate	Credito di imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (DL 21/2022 e successive proroghe)	769.964,96
Agenzia Entrate	Credito di imposta per investimenti in beni strumentali art.1 c.1054-1058 L.178/2020	784.104,35
Ministero del Lavoro	Contributo su oneri di malattia L 266/2005	1.485.279,00
Agenzia delle Dogane	Accise sul gasolio autotrazione	1.808.561,18
Agenzie della mobilità	Ristori pubblici mancati ricavi Covid-19	13.700.388,84
Agenzia delle Dogane	Contributi accise	8.638,00
Ministero Infrastrutture e Trasporti	MIT contributo per la formazione DM 570/2017	6.142,00
TOTALE INCASSATO		60.981.043,64



3.

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2022



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Le attività			
(Valori in euro)	Note	31/12/2022	31/12/2021
Attività non correnti			
Attività materiali	1	166.705.572	162.229.647
Materiale rotabile		158.700.392	154.605.912
Infrastrutture		3.646.210	3.035.983
Immobili		3.094.219	3.156.021
Altre attività materiali		1.264.751	1.431.731
Attività immateriali	2	394.495	401.289
Attività per diritti d'uso	3	2.297.418	3.212.940
Partecipazioni	4	57.428.706	57.428.706
Attività finanziarie non correnti	5	35.296.367	34.777.717
Totale attività non correnti		262.122.558	258.050.299
Attività correnti			
Attività commerciali	6	65.989.993	85.461.354
Rimanenze		13.449.536	12.312.852
Crediti commerciali		52.540.457	73.148.502
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7	48.954.480	38.449.524
Attività finanziarie	5	8.178.851	7.606.868
Attività finanziarie per contributi		5.892.951	5.892.443
Attività finanziarie correnti		2.285.900	1.714.425

Le attività

(Valori in euro)	Note	31/12/2022	31/12/2021
Attività per imposte sul reddito	8	1.990.404	3.450.175
Altre attività correnti	9	21.424.102	18.544.902
Totale attività correnti		146.537.830	153.512.823
Totale attività		408.660.388	411.563.122

Patrimonio netto e passività

(Valori in euro)	Note	31/12/2022	31/12/2021
Patrimonio netto			
Capitale emesso		68.492.702	68.492.702
Azioni proprie		(188.536)	(188.536)
Riserve e utili portati a nuovo		89.404.619	84.843.875
Utile / (perdita) dell'esercizio		1.686.971	5.119.009
Totale patrimonio netto	10	159.395.756	158.267.050
Passività non correnti			
Passività commerciali	11	1.555.835	1.173.030
Fondi per accantonamenti	12	42.136.913	38.229.174
Fondi per benefici a dipendenti		11.601.377	14.858.983
Altri fondi		30.535.536	23.370.190
Passività per imposte differite	13	207.029	0
Passività finanziarie non correnti	14	32.681.563	63.788.608
Prestiti obbligazionari		31.428.559	63.441.402
Altre passività finanziarie non correnti		1.253.004	347.206
Passività per beni in leasing	3	836.830	1.911.444
Altre passività non correnti	15	23.468.963	22.933.857

Patrimonio netto e passività

(Valori in euro)	Note	31/12/2022	31/12/2021
Totale passività non correnti		100.887.133	128.036.113
Passività correnti			
Passività commerciali	11	58.039.427	54.733.944
Quota corrente di fondi per accantonamenti	12	7.109.829	8.612.747
Fondi per beneficiari dipendenti		1.071.629	1.298.680
Altri fondi		6.038.200	7.314.066
Passività finanziarie correnti	14	32.053.295	31.666.666
Quota corrente di prestiti obbligazionari		32.053.295	31.666.666
Quota corrente di passività per beni in leasing	3	1.592.838	1.850.575
Altre passività correnti	15	49.582.110	28.396.027
Totale passività correnti		148.377.499	125.259.959
Totale patrimonio netto e passività		408.660.388	411.563.122

CONTO ECONOMICO

(Valori in euro)	Note	2021	2022
Ricavi			
Servizi linea TPL	16	149.720.711	159.386.226
Servizi linea ferrovia	17	6.144.357	8.138.647
Parcheggi e car sharing	18	11.207.474	327.623
Altri ricavi	19	46.780.338	51.524.930
Totale ricavi		213.852.880	219.377.426
Costi			
Costo del personale	20	89.159.493	89.740.832
Costi per servizi	21	56.415.540	55.938.829
Costi per materie	22	29.511.912	40.971.040
Godimento beni di Terzi	23	5.941.735	1.094.638
Altri costi operativi	24	4.107.484	4.186.015
Ammortamenti		16.629.712	16.920.670
Ammortamenti attività materiali	1	14.405.969	14.986.210
Ammortamenti attività immateriali	2	593.011	333.591
Ammortamenti diritti d'uso	3	1.630.732	1.600.869
Svalutazioni /(ripristini) di valore		(845.830)	2.893.900
Svalutazioni /(ripristini) di valore di attività finanziarie	5-6-9	(730.505)	544.900
Svalutazioni /(ripristini) di valore di attività non finanziarie	1	(115.325)	2.349.000
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	2.450.744	5.875.674
Totale costi		203.370.790	217.621.598
Risultato operativo		10.482.090	1.755.828

(Valori in euro)	Note	2021	2022
Proventi finanziari		1.546.153	1.749.535
Dividendi		30.752	81.600
Altri proventi finanziari		1.515.401	1.667.935
Oneri finanziari		2.142.937	2.278.351
Oneri da prestiti obbligazionari		1.987.160	1.797.952
Oneri da finanziamenti		2.691	351.354
Altri oneri finanziari		153.086	129.045
Proventi/(oneri) finanziari	26	(596.784)	(528.816)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento		9.885.306	1.227.012
Oneri fiscali	27	4.766.297	(459.959)
Imposte correnti sul reddito		(45.000)	(555.533)
Imposte differite		4.811.297	95.574
Utile / (perdita) dell'esercizio		5.119.009	1.686.971

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(Valori in euro)	Note	2022	2021
Utile / (perdita) dell'esercizio	(A)	1.686.971	5.119.009
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	2.053.190	(379.407)
Effetti fiscali	13	(111.455)	(290.253)
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico	(C)	1.941.735	(669.660)
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo	(D=B+C)	1.941.735	(669.660)
Risultato economico complessivo dell'esercizio		3.628.706	4.449.349

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

		Capitale sociale	Riserve
	Note		Riserve di rivalutazione
			Riserva per valutazione attuariale per benefici ai dipendenti
Saldo al 01.01.2020		68.492.702	(919.133)
Risultato del conto economico complessivo			(669.660)
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni			
Destinazione del risultato dell'esercizio			
Saldo al 31.12.2021		68.492.702	(1.588.793)
Risultato del conto economico complessivo			1.941.735
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni			
Destinazione del risultato dell'esercizio			
Distribuzione dividendi			
Saldo al 31.12.2022	10	68.492.702	352.942

Altre riserve							
Azioni proprie	Riserva legale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva contributi in conto capitale	Fondo riserva avanzo di fusione	Altre riserve	Utili (perdite) portate a nuovo	Risultato dell'esercizio
(188.536)	5.009.837	272.058	32.716.499	1.515.984	20.608.612	23.128.737	3.180.941
							5.119.009
	159.047					3.021.894	(3.180.941)
(188.536)	5.168.884	272.058	32.716.499	1.515.984	20.608.612	26.150.631	5.119.009
							1.686.971
	255.950				2.363.059		(2.619.009)
							(2.500.000)
(188.536)	5.424.834	272.058	32.716.499	1.515.984	22.971.671	26.150.631	1.686.971

RENDICONTO FINANZIARIO

(Valori in euro)	Note	2022	2021
Utile / (perdita) dell'esercizio		1.686.971	5.119.009
Rettificato da:			
Ammortamenti	1-2-3	16.920.670	16.629.713
Variazione dei fondi per accantonamenti	25	5.875.674	2.335.419
Svalutazioni / (Rivalutazioni) di attività finanziarie	5-6-9	544.900	(730.505)
Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività non finanziarie	1	2.349.000	—
Minusvalenze / (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti		45.491	105.147
Oneri / (proventi) finanziari	26	528.816	596.784
Variazione netta della fiscalità differita	13	207.029	0
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		19.876.806	(14.490.087)
Imposte pagate		—	—
Flusso di cassa netto generato / (assorbito) da attività operativa		48.035.357	9.565.480
Investimenti in attività materiali	1	(29.703.805)	(37.069.513)
Investimenti in attività immateriali	2-3	(1.694.186)	(347.261)
Investimenti in partecipazioni		—	(600.000)
Investimenti al lordo dei contributi		(31.397.991)	(38.016.774)
Contributi attività materiali	1	26.714.949	2.506.321
Contributi attività immateriali		—	—
Contributi		26.714.949	2.506.321

(Valori in euro)	Note	2022	2021
Disinvestimenti in attività materiali	1	139.509	244.662
Disinvestimenti in attività immateriali		—	14.118
Disinvestimenti in partecipazioni		—	—
Disinvestimenti		139.509	258.780
Flusso di cassa netto generato / (assorbito) da attività di investimento		(4.543.533)	(35.251.673)
Emissione / (rimborsi) di prestiti obbligazionari	14	(31.666.666)	—
Rimborso delle passività finanziarie per beni in leasing	3	(647.003)	(3.720.338)
Variazione delle attività finanziarie	5	475.214	2.712.183
Variazioni delle passività finanziarie	14	905.798	(65.513)
Proventi finanziari		102.088	49.796
Interessi passivi		(2.124.164)	(1.760.191)
Altri oneri finanziari		(113.735)	(153.086)
Dividendi incassati	26	81.600	30.752
Flusso di cassa netto generato / (assorbito) da attività finanziaria		(32.986.868)	(2.906.397)
Flusso di cassa netto di periodo		10.504.956	(28.592.591)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio		38.449.524	67.042.114
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio		48.954.480	38.449.524

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 2022 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di TPER nella riunione del 29 maggio 2023, considerato che il Consiglio di Amministrazione di TPER del 29 marzo 2023, 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.

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 2022, 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 rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria della Società, alcuni valori dell'esercizio comparativo sono stati oggetto di riclassifica. Si evidenzia invece che i medesimi valori non sono stati oggetto di rideterminazione rispetto a quelli presentati nel bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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 2022. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2022 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 il costo o l'altro importo sostituito per il costo meno il suo valore residuo. 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.

Vita utile	Anni
Terreni vita utile indefinita	indefinita
Fabbricati	10-39
Materiale rotabile	10-28
Impianti e macchinari	5-10
Altri beni	4-8

Per tutte le altre tipologie di attività materiali, presentate per categorie omogenee, la tabella che segue evidenzia le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2022.

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 cessione; 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 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 2022, presentate per categorie omogenee, sono riportate nella tabella seguente.

Bene	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".		

L'utile o la perdita derivante dall'alienazione 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 dell'esercizio di cessione.

DIRITTO D'USO

In presenza di un contratto che ricada nella definizione di leasing, alla data di inizio del contratto è rilevato un diritto di utilizzo, 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, 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 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.

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; e
- › 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

La recuperabilità delle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato è stimata mediante “expected credit losses” (ECL), in base al valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.

Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati criteri di valutazione, oggetto di verifica periodica, anche tramite analisi storiche.

Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono stimate in base alle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.

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) 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, 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 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: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile; e (ii) 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'impresche 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 perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima del valore di tali attività, per verificare la recuperabilità degli importi iscritti a bilancio e determinare l'importo dell'eventuale svalutazione da rilevare. 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 verificano eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

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. Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Nel caso in cui quest'ultimo risultasse superiore, 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. 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 (compresa 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, 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 subiti 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.

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.

CONTINUITÀ AZIENDALE

In conformità a quanto previsto dal principio contabile IAS 1 ai sensi del paragrafo 25, la Società 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 legate al Covid-19, che hanno influenzato in maniera significativa anche i risultati dell'esercizio 2022, nonché di quelle connesse all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza del conflitto russo-ucraino.

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; e (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 la crisi sanitaria e 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 alla Società 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 2022 la Società presenta una Posizione Finanziaria Netta pari a 16,9 milioni di euro, di cui: (i) disponibilità liquide per 48,9 milioni di euro; (ii) debiti finanziari correnti per 33,6 milioni di euro; e (iii) debiti finanziari non correnti per 32,6 milioni di euro. La Società dispone inoltre di linee di credito per cassa immediatamente utilizzabili per 10 milioni di euro, con possibilità di incremento a richiesta.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, dal budget 2023 e dal piano di cassa predisposto con un orizzonte temporale di 12 mesi, fino a giugno 2024, gli Amministratori hanno considerato appropriato e corretto il presupposto della continuità aziendale dopo aver verificato la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro.

Principi contabili interpretazioni e improvements dal 1° gennaio 2022

A decorrere dal 1° gennaio 2022, sono entrati in vigore i seguenti documenti, già precedentemente emessi dallo IASB e omologati dall'Unione Europea, che recano modifiche ai principi contabili internazionali:

AMENDMENT TO IFRS 3 BUSINESS COMBINATIONS

Emesso in data 14 Maggio 2020, aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard.

AMENDMENT TO IAS 16 PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Emesso in data 14 maggio 2020, non consente di dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l'asset fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico.

AMENDMENT TO IAS 37 PROVISIONS, CONTINGENT LIABILITIES AND CONTINGENT ASSETS

Emesso in data 14 maggio 2020, chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita. A tal riguardo il "costo necessario all'adempimento" del contratto comprende i costi direttamente correlati allo stesso che sono costituiti da: (i) costi necessari all'adempimento di tale contratto; e (ii) dalla ripartizione di altri costi direttamente correlati all'adempimento del contratto.

Alla luce dell'emendamento si è proceduto ad una ricognizione dei costi inclusi nella stima del fondo accantonato a copertura dei futuri oneri derivanti dal contratto che regola la gestione del servizio denominato People Mover. L'analisi ha evidenziato la necessità di scomputo dalla suddetta stima di parte dei costi che non risultavano direttamente correlati all'adempimento del contratto. Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 12 - "Fondi per accantonamenti".

ANNUAL IMPROVEMENTS 2018-2020

Emesso in data 14 maggio 2020, ed apporta modifiche:

- › All'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, dove viene consentito ad una controllata che applica il paragrafo D16 dell'IFRS 1 di rilevare le differenze cumulate di conversione utilizzando gli importi rilevati dalla sua controllante alla data di passaggio della controllante stessa
- › All'IFRS 9 Financial Instruments, dove vengono forniti chiarimenti su quali commissioni includere nel test del dieci per cento previsto dal paragrafo B3.3.6 nel valutare se eliminare una passività finanziaria
- › Allo IAS 41 Agriculture, dove al fine di garantire coerenza con i requisiti dell'IFRS 13 viene eliminato il paragrafo per cui le entità non includevano i flussi finanziari fiscali nella valutazione del fair value di un'attività biologica utilizzando la tecnica del valore attuale
- › Agli Illustrative Examples che accompagnano l'IFRS 16 Leases, eliminando l'Illustrative Example 13, al fine di evitare confusione in merito al trattamento degli incentivi per il leasing, a causa di come vengono illustrati gli incentivi nell'esempio in oggetto.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2022, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio d'esercizio della Società.

AMENDMENTS TO IFRS 17 INSURANCE CONTRACTS: INITIAL APPLICATION OF IFRS 17 AND IFRS 9 – COMPARATIVE INFORMATION

Emesso in data 9 dicembre 2021, consente di utilizzare l'opzione di transizione relativamente alle informazioni comparative delle attività finanziarie in sede di prima applicazione dell'IFRS 17. L'opzione consente alle entità di riclassificare nelle informazioni comparative e singolarmente, tutti gli strumenti finanziari rientranti nell'ambito di applicazione del principio al fine di evitare accounting mismatch rispetto alla classificazione prevista dal principio contabile internazionale IFRS9. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023. È consentita un'applicazione anticipata.

AMENDMENTS TO IAS 1 PRESENTATION OF FINANCIAL STATEMENTS: CLASSIFICATION OF LIABILITIES AS CURRENT OR NON-CURRENT

Emesso in data 23 gennaio 2020, fornisce chiarimenti in materia di classificazione delle passività come correnti o non correnti. Le modifiche allo IAS 1 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023.

AMENDMENTS TO IAS 12 INCOME TAXES: DEFERRED TAX RELATED TO ASSETS AND LIABILITIES ARISING FROM A SINGLE TRANSACTION

Emesso in data 7 maggio 2021, ha lo scopo di rendere omogenee le modalità con cui le entità contabilizzano le imposte differite su operazioni come leasing e i costi di smantellamento. La principale novità riguarda l'introduzione di un'eccezione all'esenzione per la rilevazione iniziale (IRE) della fiscalità differita per le attività e per le passività prevista dallo IAS 12. Nello specifico l'eccezione prevede la non applicabilità dell'esenzione dello IAS 12 per la rilevazione iniziale di tutte quelle operazioni che originano differenze temporanee uguali o oggetto di compensazione. Limitando l'esenzione alla sola rilevazione iniziale, l'impatto sarà di un progressivo miglioramento e comparabilità delle informazioni a beneficio degli utilizzatori del bilancio con riferimento agli impatti fiscali delle operazioni di leasing e ai costi di smantellamento.

Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023. È consentita un'applicazione anticipata.

IFRS 17 INSURANCE CONTRACTS

In data 18 maggio 2017, lo IASB ha emesso l'IFRS 17 "Insurance Contracts" che definisce l'accounting dei contratti assicurativi emessi e dei contratti di riassicurazione posseduti. Le disposizioni dell'IFRS 17 che stabiliscono i criteri di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa dei contratti assicurativi, superano quelle attualmente previste dall'IFRS 4 "Contratti assicurativi" e hanno come obiettivo quello di garantire agli utilizzatori del bilancio di valutare l'effetto che tali contratti hanno sulla posizione finanziaria, sui risultati e sui flussi finanziari delle compagnie. L'applicazione del principio è prevista per gli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2023.

AMENDMENTS TO IFRS 16 LEASES: LEASE LIABILITY IN A SALE AND LEASEBACK

Emesso in data 22 settembre 2022, ha lo scopo di chiarire l'impatto che un'operazione di vendita o retrolocazione potrebbe avere su una passività finanziaria che prevede pagamenti variabili non correlati a indici o tassi. La principale novità nella valutazione successiva della passività finanziaria riguarda la determinazione dei "lease payments" e dei "revised lease payments" in modo che, a seguito di un'operazione di leaseback il venditore-locatario non rilevi alcun utile o perdita relativo al diritto d'uso che detiene. La modifica ha come finalità quella di evitare la contabilizzazione di utili e perdite, relative al diritto d'uso iscritto, a seguito di eventi che comportano una rimisurazione del debito (per esempio modifica del contratto di locazione o della sua durata). Eventuali utili e perdite derivanti dall'estinzione parziale o totale di un contratto di locazione continuano a essere rilevati per la parte di diritto d'uso cessato. Le modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2024 con possibilità di applicazione anticipata.

AMENDMENTS TO IAS 1 AND IFRS PRACTICE STATEMENT 2 - DISCLOSURE OF ACCOUNTING POLICIES

Emesso in data 12 febbraio 2021, richiede alle società di fornire le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati e suggerisce di evitare o limitare le informazioni non necessarie. Le modifiche allo IAS 16 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023.

AMENDMENTS TO IAS 8 ACCOUNTING POLICIES, CHANGES IN ACCOUNTING ESTIMATES AND ERRORS: DEFINITION OF ACCOUNTING ESTIMATES

Emesso in data 12 febbraio 2021, chiarisce, anche attraverso alcuni esempi, la distinzione tra cambiamenti di stima e cambiamenti di principi contabili. La distinzione è rilevante in quanto i cambiamenti di stima sono applicati prospetticamente a transazioni ed eventi futuri, mentre i cambiamenti di principi contabili sono generalmente applicati in via retroattiva. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023, è consentita un'applicazione anticipata.

Per tutte le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, sopra illustrati, la Società sta valutando gli eventuali impatti attualmente non ragionevolmente stimabili derivanti dalla loro applicazione futura.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

TPH2, LA NUOVA SOCIETÀ PER GLI IMPIANTI INTEGRATI DI RICARICA A IDROGENO

Nel corso del mese di gennaio 2023 è stata costituita la nuova società TPH2, che rappresenta un primo punto di svolta di un percorso iniziato nell'autunno scorso, quando TPER ha iniziato a lavorare al progetto-idrogeno come parte dell'energy mix destinato al trasporto pubblico locale nei due bacini di Bologna e Ferrara.

La nuova società è costituita tra TPER (che ne detiene il 51%) e HGENERATION S.r.l., società della divisione italiana del gruppo Wolf tank, leader internazionale nello sviluppo e realizzazione di soluzioni per la mobilità ad idrogeno.

A conferma della consuetudine di operare in partnership con soggetti che hanno sviluppato competenze specifiche di settore era già stato individuato, con selezione pubblica, un partner operativo-industriale, in un'azienda del Gruppo Wolf tank, per la costituzione della società.

Un ulteriore passo nel percorso ecologico di TPER che continua a investire sull'uso di energia pulita per la transizione energetica. TPH2 si occuperà di realizzare gli impianti integrati per la ricarica di idrogeno per gli autobus, secondo quanto previsto dalle scadenze del PNRR entro il 2026.

Trova, in questo modo, attuazione quanto già previsto nell'accordo firmato tra Comune di Bologna, TPER ed agenzia per la mobilità SRM per rinnovare il parco veicoli del servizio di trasporto pubblico locale con mezzi ad emissioni zero con 127 mezzi, una delle azioni di rinnovo della flotta circolante e delle infrastrutture essenziali che rientrano nel percorso di decarbonizzazione urbana che punta alla neutralità climatica entro il 2030 di Bologna, inserita tra le 100 città europee a impatto zero nell'ambito della missione Horizon Europe della Commissione Europea. Analogo protocollo è in via di definizione con il Comune di Ferrara per 10 ulteriori mezzi, sempre finanziati dal PNRR.

CONTENZIOSO TRIBUTARIO IRAP 2011

In data 30 gennaio 2023 con sentenza della Corte di Giustizia di secondo grado dell'Emilia-Romagna veniva rigettato l'appello presentato da TPER avverso la sentenza n.255/2016 emessa dalla Commissione Tributaria Provinciale Bologna.

I fatti originano dalla notifica di avviso di accertamento con il quale l'Agenzia delle Entrate, per l'annualità 2011, contestava complessivamente una maggiore imposta IRAP accertata di 1,3 milioni di euro, oltre sanzioni ed interessi. La questione principale verteva sulla convinzione di ATC S.p.A. in liquidazione di non operare in regime di concessione e tariffa. Conseguentemente la medesima società considerava di poter legittimamente fruire della deduzione forfettaria del costo del lavoro dall'IRAP di cui all'art.11 del D. Lgs. n.446/1997. L'Agenzia delle Entrate riteneva l'opposto e, in forza dell'art. 173 del D.P.R. n.917/1986 e della responsabilità solidale in caso di fusione, indirizzava la sua pretesa anche nei confronti di TPER S.p.A.

Con sentenza n.2/8/2020, pronunciata il 15 novembre 2019, la Commissione Tributaria Regionale rigettava l'appello del contribuente TPER. In particolare, la decisione d'appello riteneva fossero da disattendere le eccezioni di merito, concernenti la fondatezza del recupero dell'IRAP perché già decise, in senso favorevole all'Amministrazione, nel quale era parte ATC S.p.A. in liquidazione, avente ad oggetto il medesimo avviso di accertamento in discussione.

TPER impugnava la sentenza n.2/08/2020 chiedendo la cassazione della stessa; nessuna ulteriore impugnazione coltivava invece la società ATC S.p.A. in liquidazione, nei cui confronti la decisione diveniva definitiva.

La Corte di Cassazione sezione V, con sentenza n.6610 resa all'udienza del 23 febbraio 2022 ha cassato con rinvio la sentenza della Commissione Tributaria Regionale dell'Emilia-Romagna, sulla base della constatazione di una motivazione apparente che non contemplava le ragioni della decisione. Ad esito di detta sentenza TPER ha formulato istanza di riassunzione del giudizio, che tuttavia è stata decisa in senso sfavorevole alla ricorrente, confermando la sentenza impugnata.

Si evidenzia che il rischio di soccombenza non comporta significativi esborsi a carico della Società, alla luce della circostanza che l'ammontare dell'imposta risulta già versato. Ad ogni modo avverso la decisione della Commissione Tributaria Regionale dell'Emilia-Romagna, TPER sta valutando l'opportunità di impugnare la decisione presso la Corte di Cassazione.

NUOVE LINEE DI FINANZIAMENTO A SOSTEGNO DEL PIANO INVESTIMENTI

Al fine di rafforzare la liquidità, in vista degli investimenti cui TPER si è impegnato, nel corso del mese di maggio 2023 la Società 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 regolata a tasso variabile e di 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 regolata 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 regolata 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 apposito consenso agli obbligazionisti. L'Assemblea degli Obbligazionisti, riunitasi in data 18 maggio 2023, all'unanimità ha deliberato di acconsentire alla costituzione del Security Package anche in parziale deroga dell'art. 5.6 dei termini e delle condizioni del prestito obbligazionario, a fronte dell'estensione delle garanzie correlate ai crediti da indennità da cessazione dei bacini di Bologna e Ferrara anche nei confronti degli Obbligazionisti.

EMERGENZA MALTEMPO

A partire dal 15 maggio 2023 una forte ondata di maltempo ha interessato, in particolare, le province di Bologna, Forlì-Cesena e Ravenna. Secondo i dati forniti dalla Regione Emilia-Romagna sono 23 i fiumi ed i corsi d'acqua esondati nella regione e 13 quelli che hanno superato il livello di allarme. A seguito delle intervenute alluvioni le infrastrutture stradali e ferroviarie hanno subito ingenti danni con conseguenti impatti sui servizi erogati e sulla mobilità delle persone.

TPER, in coordinamento con le istituzioni, monitora costantemente la situazione garantendo, ove possibile, e compatibile con condizioni di sicurezza, i servizi di trasporto pubblico locale. Al contempo si sta procedendo ad una ricognizione degli eventuali danni subiti dai mezzi e dalle infrastrutture viarie al fine di rimodulare adeguatamente il servizio garantendo la mobilità delle persone.

Impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico

Il conflitto tra Russia e Ucraina ha generato gravi ripercussioni non solo a livello umanitario, ma anche a livello economico, impattando notevolmente sui mercati finanziari globali. Le conseguenti sanzioni imposte dai governi di tutto il mondo all'economia russa e le contromisure adottate da quest'ultima hanno contribuito alla forte spinta in rialzo dei prezzi delle materie prime (con particolare riferimento all'energia, ai metalli e ai beni agricoli) e a disagi nelle attività di scambio commerciale a livello internazionale.

Il significativo incremento inflativo generato dal conflitto 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 conseguente allo scoppio del conflitto russo-ucraino ha indotto l'European Securities and Market Authority (ESMA), nel Public Statement del 13 maggio 2022 – Implications of Russian's invasion of Ukraine on half year financial report – a raccomandare un giusto livello di trasparenza nella comunicazione finanziaria, affinché la stessa possa riflettere adeguatamente l'impatto attuale e, per quanto possibile, prevedibile del conflitto sulla situazione finanziaria, le performance e i cash flow aziendali. La valutazione complessiva degli effetti connessi al conflitto russo-ucraino, tuttavia, non ha portato all'identificazione di elementi tali da determinare la necessità di effettuare impairment test sulle attività iscritte in bilancio, ancorché gli impatti di maggior rilievo sono stati identificati nell'aumento del costo dei carburanti utilizzati per l'alimentazione del parco rotabile.

Giova evidenziare in primo luogo che TPER non ha un'esposizione diretta nei confronti delle nazioni coinvolte direttamente nel conflitto. Tuttavia è esposta in via indiretta agli effetti che il protrarsi del conflitto 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, ha comportato già nel corso del 2022, e 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, 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) 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 utilizzati nell'ambito dell'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale.

In relazione al rialzo dei tassi di interesse, invece, si evidenzia che questo comporterà inevitabilmente un incremento del costo del debito connesso alle future operazioni di finanziamento che TPER si appresta a concludere al fine di sostenere il proprio piano di investimenti. In tale contesto si evidenzia che la Società:

- › Al 31 dicembre 2022 presenta una esposizione finanziaria quasi integralmente remunerata a tasso fisso
- › Ha già da tempo avviato una strategia di concentrazione su sé stessa, in qualità di Capogruppo, delle attività di reperimento del capitale di credito per l'intero Gruppo, 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 2030 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 TPER 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 ha evidenziato per due treni a trazione diesel la sussistenza di detti indicatori, avuto riguardo alla circostanza di doverne prevedere la dismissione prima del previsto, alla luce del graduale processo di elettrificazione della rete ferroviaria regionale. Con specifico riferimento a tali attività si è pertanto proceduto allo sviluppo di un test di impairment il cui esito ha comportato la rilevazione di una svalutazione di importo pari a 2,3 milioni di euro rilevata nel conto economico dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

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 d'esercizio.

Si evidenzia, infine, che la legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici potrebbe dar luogo a nuovi obblighi che prima non esistevano.

Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2021.

1. ATTIVITÀ MATERIALI

Migliaia di euro 183.133 (179.604)

Le attività materiali al 31 dicembre 2022 presentano un valore netto pari a 183.133 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2021, pari a 179.604 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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo	Ammor- tamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammor- tamenti cumulati	Valore netto
Immobili	4.406	(1.499)	2.907	2.969	(1)	2.968
Immobili in corso	188		188	188		188
Immobili	4.594	(1.499)	3.095	3.157	(1)	3.156
Materiale rotabile autobus/filobus	305.780	(216.498)	89.282	314.740	(228.233)	86.507
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	7.336		7.336	6.834		6.834
Materiale rotabile ferroviario	82.150	(23.524)	58.626	80.205	(20.772)	59.433
Materiale rotabile ferroviario in corso	2.993		2.993	1.223		1.223
Materiale rotabile autoveicoli	3.212	(2.749)	463	3.227	(2.617)	610
Materiale rotabile	401.471	(242.771)	158.700	406.229	(251.622)	154.606
Infrastrutture	20.093	(18.760)	1.333	19.592	(18.365)	1.227
Infrastrutture in corso	2.313		2.313	1.809		1.809
Infrastrutture	22.406	(18.760)	3.646	21.401	(18.365)	3.036
Altre attività materiali	10.753	(9.488)	1.265	10.521	(9.089)	1.432
Totale attività materiali	439.224	(272.518)	166.706	441.308	(279.077)	162.230

Rispetto al precedente esercizio le attività materiali registrano una variazione pari a 4.476 migliaia di euro principalmente dovuta a:

- › Gli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio 2022 pari a 30.354 migliaia di euro;
- › Gli ammortamenti dell'esercizio pari a 14.986 migliaia di euro;
- › Le svalutazioni per perdite durevoli di valore pari a 2.349 migliaia di euro;
- › I contributi su investimenti pari a 8.331 migliaia di euro.

Nel corso del 2022 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Nella tabella che segue è rilevato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2022. All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento.

	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio						31/12/2022
(Migliaia di euro)	Valore netto	Investimenti	Ammortamenti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Riclassifiche e altre variazioni	Contributi su investimenti	Valore netto
Immobili	2.968	13	(74)					2.907
Immobili in corso	188							188
Immobili	3.156	13	(74)	0	0	0	0	3.095
Materiale rotabile autobus/filobus	86.507	1.426	(11.187)		(185)	21.109	(8.388)	89.282
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	6.834	21.613				(21.111)		7.336
Materiale rotabile ferroviario	59.433	3.650	(2.752)	(2.349)		644		58.626
Materiale rotabile ferroviario in corso	1.223	2.414				(644)		2.993
Materiale rotabile autoveicoli	610	32	(179)					463
Materiale rotabile	154.606	29.135	(14.118)	(2.349)	(185)	(2)	(8.388)	158.700
Infrastrutture	1.227	444	(395)				57	1.333
Infrastrutture in corso	1.809	530				(26)		2.313
Infrastrutture	3.036	974	(395)	0	0	(26)	57	3.646
Altre attività materiali	1.432	232	(399)					1.265
Totale	162.230	30.354	(14.986)	(2.349)	(185)	(28)	(8.331)	166.706

La voce immobili, pari a 3.095 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 158.700 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 e include:

- › Il valore degli autobus e dei filobus, complessivamente pari a 96.618 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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 della Regione Emilia-Romagna ed in parte noleggiato alla società controllata Dinazzano Po S.p.A. ed utilizzato da questa nell'ambito delle attività di trasporto merci
- › Il valore degli autoveicoli utilizzati a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale erogati.

Con riferimento al materiale rotabile ferroviario si evidenzia che al termine dell'esercizio 2022 sono stati rinvenuti, per due treni a trazione diesel oggetto di noleggio a Trenitalia Tper, taluni indicatori di perdite di valore, tra i quali: (i) la circostanza che detti treni saranno oggetto di sostituzione con treni a trazione elettrica entro il 2025 conformemente alle intervenute pattuizioni con Trenitalia Tper; (ii) il fatto che l'utilizzo dei veicoli a trazione diesel, anche in conseguenza degli obiettivi di sostenibilità ambientale, risulta sempre meno appetibile, con la conseguente riduzione del valore di mercato di detti beni, superiore a quelle prevedibili per effetto del trascorrere del tempo o dell'uso normale; (iii) il programma avviato dalla Regione Emilia-Romagna preordinato alla completa elettrificazione delle linee ferroviarie regionali che prevede la sostituzione dei treni a trazione diesel con veicoli a trazione elettrica.

La sussistenza di indicatori di perdite di valore ha reso opportuno procedere allo sviluppo di un test di impairment, secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. Il test è stato condotto sia mediante la determinazione del fair value dei suddetti veicoli ferroviari, la cui stima è stata affidata ad un perito indipendente, sia mediante la determinazione del valore d'uso applicando la metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow. L'esito del test condotto ha evidenziato la necessità di operare una svalutazione di ammontare pari a 2.349 migliaia di euro per allineare il valore contabile degli asset al loro valore recuperabile, assunto pari al valore d'uso in quanto quest'ultimo è risultato superiore rispetto al fair value.

In particolare per quanto riguarda la stima del valore d'uso si è fatto riferimento:

- › In termini di flussi di cassa ai canoni di locazione incassati da Trenitalia Tper
- › In relazione al periodo di previsione di detti flussi, all'orizzonte temporale 2023-2025, in accordo con le previsioni di sostituzione dei mezzi. Oltre tale orizzonte è stato stimato un valore terminale dei veicoli
- › Ad un tasso di attualizzazione pari a 8,8%, determinato nella configurazione di costo medio ponderato del capitale (WACC).

In aggiunta si è proceduto ad effettuare un'analisi di sensitività sul valore d'uso incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento rappresentativo di un'ipotesi di stress test di medio termine. I risultati dell'analisi predisposta hanno confermato la sostanziale accuratezza della svalutazione operata.

La voce "Infrastrutture", pari a 3.646 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, accoglie il valore delle opere realizzate a supporto delle attività di erogazione dei servizi di trasporto pubblico nonché 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 2022 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitano la disponibilità.

2. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Migliaia di euro 401(394)

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Attività immateriali	8.043	(7.734)	309	7.206	(6.827)	379
Attività immateriali in corso	86	—	86	22	—	22
Totale	8.128	(7.734)	394	7.228	(6.827)	401

La voce si riferisce interamente ad investimenti in software relative ai sistemi di gestione operativa.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio nonché le relative variazioni intercorse nel 2022.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio						31/12/2022
	Valore netto	Investimenti	Ammortamenti	Svalutazioni e riprese di valore	Dismissioni	Altre Riclassifiche rettifiche	Contributi su investimenti	Valore netto
Attività immateriali	379	263	(334)	—	—	—	—	309
Attività immateriali in corso	22	60	—	—	—	3	—	86
TOTALE	401	323	(334)	—	—	3	—	394

Al 31 dicembre 2022 il valore delle attività immateriali risulta sostanzialmente in linea rispetto a quello consuntivato al termine del precedente esercizio. Nel corso del 2022 sono stati operati investimenti per complessivi 323 migliaia di euro, essenzialmente per l'acquisto di licenze d'uso di software.

3. ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO E PASSIVITÀ PER BENI IN LEASING

Attività per diritti d'uso

Migliaia di euro 2.297 (3.213)

(Migliaia di euro)	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Totale
Saldo iniziale al 01/01/2022	1.045	74	2.094	3.213
Incrementi/(decrementi)	443	60	182	685
Ammortamenti	(572)	(51)	(978)	(1.601)
Saldo finale al 31/12/2022	916	83	1.298	2.297

Le attività per diritti d'uso pari a 2.297 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 si riferiscono:

- › Per 916 migliaia di euro ai contratti relativi all'attività di gestione del Trasporto Pubblico Locale del Comune di Bologna e Ferrara
- › Per 83 migliaia di euro all'affitto di auto aziendali
- › Per 1.298 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 2022 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 2022.

Si evidenzia che per i contratti di locazione utilizzati nell'ambito dei contratti di servizio in essere, qualora la durata della locazione risulti superiore a quella del relativo contratto di servizio, nella determinazione dei diritti d'uso si è fatto riferimento a tale ultima durata, nel presupposto che i diritti di cui trattasi siano strettamente connessi alle attività cui si riferiscono.

Passività per beni in leasing

(Quota non corrente) Migliaia di euro 837 (1.911)

(Quota corrente) Migliaia di euro 1.593 (1.851)

(Migliaia di euro)	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Totale
Saldo iniziale al 01/01/2022	1.096	77	2.149	441	3.762
Di cui					
Passività correnti	458	39	918	435	1.851
Passività non correnti	637	38	1.230	6	1.911
Saldo al 31/12/2022	940	86	1.391	12	2.430
Di cui					
Passività correnti	579	56	946	12	1.593
Passività non correnti	361	30	445	-	837

Le passività per beni in leasing, complessivamente pari a 2.430 migliaia di euro, in diminuzione di 1.332 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (3.762 migliaia di euro) sono correlate ai diritti d'uso precedentemente descritti. Si evidenzia che nel corso del 2022 le passività per beni in leasing relativi ai noleggi della flotta di auto elettriche utilizzate per l'erogazione del servizio di car sharing si sono azzerati per effetto del termine dei contratti di noleggio. Tali contratti sono stati oggetto di specifiche proroghe della durata inferiore a dodici mesi e pertanto i relativi costi sono stati imputati a conto economico conformemente alle previsioni dell'IFRS 16.

Nel corso dell'esercizio 2022 sulle passività per beni in leasing sono maturati oneri finanziari per complessivi 61 migliaia di euro (109 migliaia di euro nel 2021).

4. PARTECIPAZIONI

Migliaia di euro 57.429 (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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021				
	% 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	—	36.905	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
Società collegate								
CTI S.c.r.l. in liquidazione	26%	3	—	3	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		61.389	(3.960)	57.429		61.389	(3.960)	57.429

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni in essere al 31 dicembre 2022 non si rilevano eventi o cambiamenti di circostanze che possano costituire indicatori di perdite di valore (impairment). Riguardo i residuali effetti della pandemia da COVID-19, tenuto conto di quanto indicato dal richiamo ESMA n.32-63-1320 del 28 ottobre 2022, per l'esercizio 2022 non si è ritenuto che tale fattore costituisca un indicatore di impairment delle partecipazioni detenute, in quanto non si sono rilevati conseguenti impatti significativi sui flussi operativi e sui risultati economici, patrimoniali e finanziari delle società partecipate.

La tabella che segue riporta le principali informazioni delle società partecipate così come desunte dagli ultimi bilanci resi 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 2021, mentre per tutte le altre società partecipate i dati sono stati desunti dai bilanci dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

(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%	1.792	228
TPB S.c.r.l.	Bologna	85,0%	19	0
Omnibus S.c.r.l.	Bologna	51,0%	107	0
Dinazzano Po S.p.A.	Reggio Emilia	95,3%	39.143	(1.559)
MA.FER S.r.l.	Bologna	100,0%	10.291	701
Herm S.r.l.	Bologna	95,0%	8.442	1
Società collegate				
CTI S.c.r.l. in liquidazione	Bologna	26,0%	14	0
Marconi Express S.p.A.	Bologna	25,0%	16.003	(1.579)
SETA S.p.A.	Modena	6,7%	17.988	39
Partecipazioni a controllo congiunto				
Trenitalia TPER S.c.r.l.	Bologna	30,0%	14.583	2.137
Partecipazioni in altre imprese				
Start Romagna S.p.A.	Rimini	13,9%	30.303	98

5. ATTIVITÀ FINANZIARIE

(Quota non corrente) Migliaia di euro 35.296 (34.778)

(Quota corrente) Migliaia di euro 8.179 (7.607)

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.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi	5.893	5.893	—	5.892	5.892	—
Regione Emilia-Romagna	1.138	1.138	—	2.633	2.633	—
Comune di Bologna	3.066	3.066	—	—	—	—
Comune di San Lazzaro	34	34	—	262	262	—
Altri	1.655	1.655	—	2.997	2.997	—
Altre attività finanziarie	37.582	2.286	35.296	36.492	1.714	34.778
Finanziamento partecipata Marconi Express S.p.A.	10.170	2.286	7.884	9.667	1.714	7.953
Credito vs. OMNIBUS per noleggio flotta car sharing	6	—	6	390	—	390
Crediti per investimenti Crealis	29.268	—	29.268	28.152	—	28.152
Fondo svalutazione attività finanziarie	(1.861)	—	(1.861)	(1.717)	—	(1.717)
TOTALE	43.475	8.179	35.296	42.385	7.607	34.778

Il credito verso la Regione Emilia-Romagna, pari a 1.138 migliaia di euro si riferisce per 937 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 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 credito verso il Comune di San Lazzaro, pari a 34 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, è riferibile ai contributi per la realizzazione del sistema di trasporto TPGV Crealis.

Il finanziamento alla partecipata Marconi Express S.p.A., pari a 10.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, 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 credito per investimenti Crealis rappresenta un diritto concessorio finanziario 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 a far data dal 1° luglio 2020 e a seguito della definizione del nuovo quadro contrattuale tra TPER, SRM, Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena è stata rilevata un'attività finanziaria in quanto, a fronte dei servizi di costruzione resi, la Società ha maturato un diritto a ricevere un canone a partire dal termine dell'attuale contratto di servizio e quantificato in modo da remunerare sia i costi sostenuti per l'investimento che le future attività di manutenzione.

In conformità alle disposizioni dell'IFRS 9, sulle summenzionate attività finanziarie si è proceduto a stanziare apposito fondo svalutazione, incrementatosi nel corso del 2022 di 144 migliaia di euro per tener conto delle mutate aspettative in termini di expected credit loss.

6. ATTIVITÀ COMMERCIALI

Migliaia di euro 65.990 (85.461)

Al 31 dicembre 2022 le attività commerciali comprendono:

- Le rimanenze di magazzino pari a 13.450 migliaia di euro (12.313 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) 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 52.540 migliaia di euro (73.149 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

La composizione delle rimanenze è dettagliata nella tabella che segue.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	31/12/2022
Rimanenze		
Materie prime e ricambi automobilistici	17.000	18.770
Fondo svalutazione magazzino	(4.687)	(5.321)
Totale	12.313	13.450

Il fondo svalutazione magazzino, che si incrementa di 634 migliaia di euro, è stato rilevato per tener 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 2022.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Riclassificazioni	Utilizzi	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione magazzino	4.687	—	—	634	5.321
Totale	4.687	—	—	634	5.321

La composizione dei crediti commerciali è dettagliata nella tabella che segue.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021
Crediti commerciali verso:		
Società controllate	30.793	39.449
Società collegate e joint venture	12.325	25.636
Enti proprietari	896	939
Crediti verso clienti	13.994	12.548
Totale crediti commerciali	58.008	78.571
Fondo svalutazione crediti	(5.467)	(5.423)
Totale	52.540	73.149

I crediti commerciali verso società controllate, pari a 30.793 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 e attività di service amministrativi e distacco personale operati nei confronti delle società controllate.

I crediti commerciali verso società collegate, pari a 12.325 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 clienti" pari a 13.994 migliaia di euro, è attribuibile a crediti per vendita titoli di viaggio nonché a crediti verso clienti per prestazioni rese nell'ambito di attività manutentiva, per fitti attivi e per la vendita di spazi pubblicitari.

I crediti sono esposti al netto di un fondo svalutazione crediti di importo pari a 5.467 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, di cui si riporta nella tabella che segue la movimentazione intervenuta nel corso dell'esercizio.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Utilizzi/Rilasci	Accantonamenti	31/12/2022
Su crediti commerciali	5.423	(3)	47	5.467
Totale	5.423	(3)	47	5.467

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 48.954 (38.450)

La voce include depositi bancari e postali oltre a fondi cassa per spese minute ed urgenti e si incrementa di 10.504 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Per un maggior dettaglio dei fenomeni che hanno generato l'incremento della liquidità nel corso dell'esercizio 2022, si rinvia alla nota "Informazioni sul rendiconto finanziario".

8. ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Migliaia di euro 1.990 (3.450)

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	31/12/2021
IRES	1.072	2.872
IRES consolidato fiscale	340	–
IRAP	578	578
Totale	1.990	3.450

Al 31 dicembre 2022 la Società presenta esclusivamente attività per imposte sul reddito, in diminuzione di 1.460 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 e sono costituite prevalentemente da imposte versate a titolo di acconto in precedenti esercizi.

Si evidenzia che a partire dall'esercizio 2022 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.

Ai fini di una migliore rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria si rileva che il saldo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato modificato per tener conto di una differente classificazione di talune poste di bilancio.

9. ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

Migliaia di euro 21.424 (18.545)

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	31/12/2021
Crediti per ristori su mancati ricavi	13.639	13.334
Crediti per ristori carburante	1.827	—
Crediti verso Ferrovie Emilia—Romagna	220	220
Risconti attivi	377	442
Crediti d'imposta per investimenti	1.946	1.174
Crediti d'imposta energia e gas	2.718	—
Altri crediti	5.412	8.117
Totale	26.139	23.287
Fondo svalutazione crediti	(4.715)	(4.742)
Totale	21.424	18.545

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).

La voce "Crediti per ristori carburante" accoglie il valore stimato delle somme da incassare relative a contributi per fronteggiare l'incremento 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 e registrato nel secondo e terzo quadrimestre del 2022.

I crediti d'imposta energia e gas sono relativi alle agevolazioni introdotte nel corso del 2022 destinate alle imprese diverse da quelle energivore e gasivore, cui è riconosciuto un credito d'imposta 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: (i) il credito verso ATC S.p.A. in liquidazione, pari a 3,6 milioni 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 891 migliaia di euro. 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. La movimentazione di detto fondo è riportata nella tabella che segue.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Utilizzi/Rilasci	Accantonamenti	31/12/2022
Fondo svalutazione altre attività correnti	4.742	(27)	–	4.715
Totale	4.742	(27)	–	4.715

10. PATRIMONIO NETTO

Migliaia di euro 159.396 (158.267)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021
Capitale emesso	68.493	68.493
Azioni proprie	(189)	(189)
Riserve	65.923	63.304
Utili/perdite portate a nuovo	23.129	23.129
Utile/perdita attuariale	353	(1.589)
Utile/perdita esercizio	1.687	5.119
Totale	159.396	158.267

Il capitale sociale di TPER al 31 dicembre 2022, 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 2022.

Al 31 dicembre 2022:

- › Le azioni in circolazione sono pari a n. 68.492.702 (n. 68.492.702 al 31 dicembre 2021)
- › Le azioni proprie sono pari a n.111.480 (n. 111.480 al 31 dicembre 2021)

L'incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2022 rispetto all'esercizio precedente, pari a 1.129 migliaia di euro, esposto in dettaglio nel prospetto delle variazioni di patrimonio netto, è dovuto all'effetto combinato di:

- › Il risultato del conto economico complessivo del 2022, positivo per 3.628 migliaia di euro, composto dall'utile di esercizio (1.687 migliaia di euro) e dal saldo positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 1.942 migliaia di euro) su cui incide l'utile attuariale derivante dalla valutazione dei benefici ai dipendenti connessi al trattamento di fine rapporto
- › La distribuzione di utili, deliberata in sede di approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, per 2.500 migliaia di euro

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 operative e il rispetto degli impegni assunti.

Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione e l'evidenza della quota disponibile.

(Migliaia di euro)	Saldo al 31/12/2022	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.)	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale emesso	68.493				
Riserva legale	5.425	B	5.425		
Riserva straordinaria	25.994	A, B, C	25.994		
Riserva da utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti	353		353		
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	157.899				
Azioni proprie	(189)				
Totale	157.710				
Di cui:					
Quota non distribuibile			5.778		
Quota distribuibile			83.628		

* Legenda:

A – per aumento di capitale

B – per copertura perdite

C – per distribuzione ai soci

D – per altri vincoli statutari/assembleari

11. PASSIVITÀ COMMERCIALI

Quota non corrente - Migliaia di euro 1.556 (1.173)

Quota corrente - Migliaia di euro 58.039 (54.733)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	Quota corrente	Quota non corrente	31/12/2021	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti vs Fornitori	46.676	45.121	1.556	44.382	43.209	1.173
Debiti commerciali vs controllate	6.074	6.074	–	5.942	5.942	–
Debiti commerciali vs imprese collegate	6.402	6.402	–	5.413	5.413	–
Debiti commerciali vs soci	7	7	–	–	–	–
Altri debiti commerciali	435	435	–	169	169	–
Totale	59.595	58.039	1.556	55.906	54.733	1.173

Le passività commerciali, pari a 59.595 migliaia di euro, sono in massima parte costituite da debiti commerciali (per 46.676 migliaia di euro) e si incrementano di complessivi 3.689 migliaia di euro rispetto al termine del precedente esercizio, essenzialmente per effetto dei maggiori costi sostenuti.

Si evidenzia che la voce non presenta pagamenti scaduti di importo significativo non liquidati.

12. FONDI PER ACCANTONAMENTI

Quota non corrente - Migliaia di euro 42.137 (38.229)

Quota corrente - Migliaia di euro 7.110 (8.613)

Al 31 dicembre 2022 i fondi per accantonamenti sono pari a 49.247 migliaia di euro (46.842 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti con indicazione delle relative quote correnti e non correnti.

(Migliaia di euro)	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Fondi per beneficiari dipendenti	12.673	1.072	11.601	16.158	1.299	14.859
Altri fondi	36.574	6.038	30.536	30.684	7.314	23.370
Totale	49.247	7.110	42.137	46.842	8.613	38.229

Di seguito sono esposte le movimentazioni intervenute nell'esercizio dei fondi per accantonamenti distinti per natura.

	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio						31/12/2022
(Migliaia di euro)	Saldo iniziale	Accanto- namenti	Oneri finanziari	Decre- menti per utilizzi	Decrementi per rilasci	Accanto- namenti in OCI	Altre Riclassifi- cazioni o rettifiche	Saldo finale
Fondo per benefici ai dipendenti	16.158	68		(1.510)		(2.053)	11	12.673
Fondo franchigie assicurative	2.790	1.929	–	(1.254)	–	–	–	3.465
Fondo cause di lavoro in corso	14.713	5.402	1	(221)	(1.156)		(828)	17.911
Fondo rischi contenziosi TPL	500	698	–	–	–	–	–	1.198
Fondo contenzioso tributario	5.620	–	–	–	–	–	–	5.620
Fondo contratto oneroso	6.880	289	191	–	–	–	–	7.360
Fondo rischi privacy	0	502	–	–	–	–	–	502
Altri fondi	181	337	–	–	–	–	–	518
Totale	46.842	9.225	192	(2.985)	(1.156)	(2.053)	(817)	49.247

Fondi per benefici ai dipendenti

Quota non corrente - Migliaia di euro 11.601 (14.859)

Quota corrente - Migliaia di euro 1.072 (1.299)

Al 31 dicembre 2022 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 3.485 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (1.510 migliaia di euro) e agli utili attuariali dell'esercizio (2.053 migliaia di euro). Le altre variazioni rilevate fanno invece riferimento ai trasferimenti operati in corso d'anno a fondi di previdenza complementare nonché al versamento dell'imposta sostitutiva dovuta, ai sensi di legge, sulla rivalutazione del TFR.

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 2022.

Ipotesi finanziarie	31/12/2022	31/12/2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,63%	0,44%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	3,10%	2,81%
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

Nel corso dell'esercizio 2022 sono intervenute le seguenti movimentazioni:

Erogazioni future stimate		Movimentazioni	
Anni	Migliaia di euro	Migliaia di euro	
1	1.072	Saldo iniziale al 01/01/2022	16.158
2	1.068	Oneri finanziari	68
3	1.157	Benefici pagati	(1.510)
4	949	Trasferiti	11
5	447	(Utili)/perdite attuariali	(2.053)
		Saldo finale al 31/12/2022	12.673

Altri fondi

Quota non corrente - Migliaia di euro 30.536 (23.370)

Quota corrente - Migliaia di euro 6.038 (7.314)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi ed oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si incrementa di 5.890 migliaia di euro essenzialmente per l'effetto combinati di:

- › Accantonamenti, pari a 9.157 migliaia di euro, connessi essenzialmente ai rischi connessi a contenziosi con il personale (per 5.402 migliaia di euro) e al pagamento di franchigie assicurative ad esito di sinistri intervenuti (per 1.929 migliaia di euro)
- › Decrementi per utilizzi, per 1.475 migliaia di euro, principalmente riferibili agli utilizzi a fronte di pagamenti di franchigie su sinistri automobilistici
- › Decrementi per rilasci, pari a 1.156 migliaia di euro, operati in relazione a contenziosi con il personale
- › Altre rettifiche in riduzione per 828 migliaia di euro correlate al differenziale di tassi utilizzati ai fini della determinazione del valore attuale dei fondi

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 17.911 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 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 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. Si evidenzia che la stima di detto fondo ha tenuto conto anche delle delucidazioni fornite a seguito dell'emendamento allo IAS 37 emesso in data 14 maggio 2020, il quale ha chiarito quali voci di costo debbano essere considerate per valutare se un contratto risulta in perdita.

La restante parte dei fondi rischi è costituita principalmente da: (i) il fondo rischi privacy, accantonato per far fronte a sanzioni potenzialmente erogabili nell'ambito di una verifica intercorsa con riferimento al trattamento di taluni dati ai sensi della vigente normativa in materia; (ii) il fondo rischi contenzioso SRM, accantonato per far fronte a potenziali restituzioni sulle componenti premiali dei contratti di servizio.



13. PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Migliaia di euro -207 (0)

Di seguito è esposta la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, compen-

Ipotesi finanziarie	31/12/2022	31/12/2021
Attività per imposte anticipate compensabili	–	–
Passività per imposte differite IRES	(207)	–
Passività per imposte differite IRAP	–	–
Passività per imposte differite	(207)	–
Attività (passività) per imposte differite nette	(207)	–

sabili, in relazione alle differenze temporanee tra i valori contabili e i corrispondenti valori fiscali in essere a fine esercizio.

La movimentazione delle imposte anticipate e differite, in base alla natura delle differenze temporanee che le hanno generate è riepilogata nella tabella seguente.

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Variazioni dell'esercizio				31/12/2022
	Saldo iniziale	Accantona- menti	(Rilasci)/ (Utilizzi)	Accantona- menti (rilasci) in OCI	Altre Riclassificazioni o rettifiche	Saldo finale
Differenze da prima applicazione IFRS	–	–	–	–	–	–
Altre differenze temporanee	–	(96)	–	(111)	–	(207)
Passività per imposte differite	–	(96)	–	(111)	–	(207)
Attività per imposte anticipate compensabili	–	–	–	–	–	–
Attività (Passività) per imposte differite nette	–	(96)	–	(111)	–	(207)

Il saldo delle imposte differite nette, pari a 207 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, è composto principalmente da imposte differite stanziata a fronte di accantonamenti a fondi non dedotti.

Si evidenzia che in considerazione dell'attuale contesto macroeconomico e del forte incremento dei costi dei carburanti non sono state rilevate imposte anticipate in relazione a parte delle differenze temporanee e delle perdite fiscali in quanto gli imponibili fiscali futuri non sono in grado di riassorbirle, in un ragionevole orizzonte temporale.

14. PASSIVITÀ FINANZIARIE

Quota non corrente Migliaia di euro 32.682 (63.789)

Quota corrente Migliaia di euro 32.053 (31.667)

Al 31 dicembre 2022 le passività finanziarie ammontano complessivamente a 64.735 migliaia di euro e sono essenzialmente costituite dal prestito obbligazionario emesso da TPER.

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):

(Migliaia di euro)	31/12/2022				31/12/2021			
	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	63.333	63.482	32.053	31.429	95.000	95.108	31.667	63.441
Altre passività finanziarie	1.253	1.253	—	1.253	347	347	—	347
Totale	64.586	64.735	32.053	32.682	95.347	95.455	31.667	63.789

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 2022 si è dato corso al rimborso della prima rata del prestito obbligazionario che conseguentemente si ridotto rispetto al precedente esercizio di 31.626 migliaia di euro.

Si evidenzia che il prestito obbligazionario prevede il rispetto di determinati parametri finanziari (financial covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico finanziarie utilizzate nel calcolo dei rapporti sono definiti nel relativo contratto. 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 23.469 (22.934)

Quota corrente - Migliaia di euro 49.582 (28.396)

Al 31 dicembre 2022 le altre passività ammontano complessivamente a 73.051 migliaia di euro e registrano un incremento di 21.721 migliaia di euro. La tabella che segue evidenzia la composizione per natura della voce con indicazione della quota corrente e di quella non corrente.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	Quota corrente	Quota non corrente	31/12/2021	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso soci	3.064	2.549	514	514	—	514
Debiti verso imprese controllate	152	152	—	95	95	—
Debiti verso imprese collegate	29	29	—	29	29	—
Debiti verso istituti di previdenza	1.824	1.824	—	1.837	1.837	—
Debiti tributari	351	351	—	330	330	—
Debiti verso personale dipendente	9.414	9.414	—	12.329	12.329	—
Debiti verso agenzia mobilità SRM	22.295	—	22.295	21.663	—	21.663
Altri debiti	35.922	35.263	659	14.532	13.776	756
Totale	73.051	49.582	23.469	51.330	28.396	22.934

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.

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.

I “Debiti verso personale dipendente” rilevano l’ammontare delle somme spettanti al personale dipendente al termine dell’esercizio per prestazioni da questi rese.

La voce “Altri debiti” pari a 35.922 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 15.953 migliaia di euro); (ii) risconti passivi su titoli di viaggio (per 15.559 migliaia di euro) con validità oltre il 31 dicembre 2022 e quindi di competenza di futuri esercizi.

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 2021.

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 159.386 (149.721)

I ricavi da servizi da linea TPL sono pari a 159.386 migliaia di euro e presentano un aumento di 9.665 migliaia di euro rispetto al 2021 (149.721 migliaia di euro).

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Titoli di viaggio	59.758	50.328	9.430
Integrazione corrispettivi	83.914	84.518	(604)
Contributi CCNL	10.509	10.509	—
Sanzioni	4.497	2.930	1.567
Altri ricavi	708	1.436	(728)
Totale	159.386	149.721	9.665

Sul positivo andamento registrato dai ricavi per servizi di linea TPL ha inciso l'incremento del traffico passeggeri registrato nel corso del 2022 in concomitanza con il rallentamento delle misure di restrizione agli spostamenti e dei limiti al carico dei mezzi pubblici volte a contenere il rischio di contagio durante l'emergenza epidemiologica da COVID-19.

17. RICAVI PER SERVIZI DI LINEA FERROVIARIA

Migliaia di euro 8.139 (6.144)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Ricavi servizi ferroviari	8.139	6.144	1.995
Totale	8.139	6.144	1.995

I ricavi per servizi di linea ferroviaria registrano una variazione positiva di 1.995 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 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 Scarl.

18. RICAVI PER PARCHEGGI E CAR SHARING

Migliaia di euro 328 (11.207)

I ricavi per parcheggi e car sharing sono pari a 328 migliaia di euro e si decrementano di 10.879 milioni di euro rispetto al 2021 (11.207 migliaia di euro).

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Parcheggi	17	9.633	(9.616)
Accesso al centro storico	—	1.229	(1.229)
Car sharing	311	345	(34)
Totale	328	11.207	(10.879)

La variazione negativa registrata è essenzialmente conseguenza della circostanza che a far data dal 1° novembre 2021 i servizi relativi alla sosta e il rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del comune di Bologna sono stati affidati ad altro operatore, che è subentrato a TPER.

19. ALTRI RICAVI

Migliaia di euro 51.525 (46.780)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Manutenzioni mezzi e prestazioni rese a Terzi	7.773	7.909	(136)
Rimborsi assicurativi e diversi	5.563	4.823	740
Penali	354	272	82
Altri proventi	37.835	33.776	4.059
Totale	51.525	46.780	4.745

Gli altri ricavi ammontano a 51.525 migliaia di euro e presentano un incremento di 4.745 migliaia di euro rispetto al 2021 (46.780 migliaia di euro) principalmente per effetto di:

- › La rilevazione 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 2.075 migliaia di euro)
- › La rilevazione, di importo pari a 3.488 migliaia di euro, delle agevolazioni connesse al riconoscimento di un credito d'imposta straordinario alle imprese a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale ed energia elettrica
- › Maggiori ricavi per 2.540 migliaia di euro, correlati ai servizi di gestione dell'infrastruttura denominata "People Mover" costituita dalla monorotaia che connette l'aeroporto con la stazione centrale di Bologna
- › Minori ristori per mancati ricavi conseguenti all'emergenza epidemiologica da COVID-19 (per circa 4.841 migliaia di euro, rispetto a quelli rilevati nel precedente esercizio). Nell'anno 2022 sono stati iscritti 13,6 milioni di euro relativi ai ristori per mancati ricavi COVID-19, a seguito di una disamina di quanto riportato nelle norme nazionali che hanno stanziato ed impegnato dei fondi dedicati alle società del trasporto pubblico e tenendo conto dei criteri di allocazione dei ristori degli anni precedenti.

Si evidenzia che la voce accoglie anche 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 1.827 migliaia di euro), parzialmente compensata dalla riduzione dei rimborsi su accise (per 739 migliaia di euro).

20. COSTO PER IL PERSONALE

Migliaia di euro 89.741(89.159)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Salari e stipendi	65.840	70.416	(4.576)
Oneri sociali	18.799	13.708	5.091
Accantonamento ai fondi di previdenza	4.345	4.349	(4)
Altri costi del personale	757	686	71
Totale	89.741	89.159	582

Il costo del personale risulta sostanzialmente in linea con quello consuntivato al termine del precedente esercizio come effetto combinato di:

- › La riduzione del costo per salari e stipendi di 4.576 migliaia di euro, quale effetto della fuoriuscita dal perimetro di attività della Società dei servizi di gestione sosta e contrassegni nel Comune di Bologna, con la conseguente uscita del personale impiegato
- › L'incremento degli oneri sociali ascrivibile essenzialmente alla circostanza che l'esercizio 2021 beneficiava di una significativa riduzione del costo in conseguenza delle somme riconosciute a TPER quale rimborso degli oneri sostenuti a titolo di integrazione delle indennità di malattia per gli anni dal 2014 al 2018 (per circa 7,0 milioni di euro)

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	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Dirigenti	10	11	(1)
Quadri	45	43	2
Impiegati	226	225	1
Operai	1.604	1.489	115
Apprendisti	168	262	(94)
Totale	2.053	2.030	23

Inquadramento	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Dirigenti	10	12	(2)
Quadri	222	256	(34)
Impiegati	1.563	1.549	14
Operai	46	45	1
Apprendisti	183	279	(96)
Totale	2.025	2.141	(116)

21. COSTI PER SERVIZI

Migliaia di euro 55.939 (56.416)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Servizi di trasporto	9.208	10.061	(853)
Manutenzioni	13.050	13.509	(459)
Pulizie	7.663	8.024	(361)
Assicurazioni	6.593	6.487	106
Energia elettrica	3.007	1.284	1.723
Servizi mensa	1.584	1.526	58
Altre utenze	1.790	1.603	187
Consulenze	1.410	1.334	76
Altri costi per servizi	11.634	12.588	(954)
Totale	55.939	56.416	(477)

I costi per servizi risultano sostanzialmente in linea con quelli consuntivati nel corso del precedente esercizio. Le variazioni maggiormente significative attendono:

- › La riduzione dei servizi di trasporto in relazione al minor volume di servizi sostitutivi operati per il servizio ferroviario
- › La riduzione dei costi per manutenzioni, principalmente connessa agli investimenti operati che contraggono le necessità manutentive sui mezzi attraverso un graduale processo di rinnovo della flotta, nonché alle minori attività manutentive derivanti dall'uscita dal perimetro di operatività della Società dei servizi relativi alla gestione del servizio sosta nella città di Bologna
- › L'incremento dei costi per energia elettrica quasi interamente ascrivibile al significativo incremento dei prezzi di acquisto correlato alla volatilità registrata sul mercato in conseguenza del mutato contesto macroeconomico e geopolitico di riferimento

22. MATERIE PRIME E MATERIALI

Migliaia di euro 40.971 (29.512)

La voce include i costi per acquisti di materiali:

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Carburanti	28.008	15.672	12.336
Lubrificanti	423	399	24
Pneumatici	677	952	(275)
Ricambi	10.251	10.657	(406)
Materiali vari	1.262	1.498	(236)
Altro	350	334	16
Totale	40.971	29.512	11.459

L'incremento dei "Costi per materie" per 11.459 migliaia di euro è sostanzialmente quasi interamente riconducibile al maggior costo per carburanti conseguente all'andamento dei prezzi registrato nel 2022, influenzato significativamente dalle incertezze geopolitiche generate dall'inasprirsi del conflitto russo-ucraino.

23. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI

Migliaia di euro 1.095 (5.942)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Canone gestione sosta e contrassegni	—	5.024	(5.024)
Altre locazioni e noleggi	1.095	918	177
Totale	1.095	5.942	(4.847)

La riduzione del "Costo per godimento beni di terzi" per 4.847 migliaia di euro è riconducibile alla cessazione del pagamento del canone di gestione dei servizi relativi alla sosta e al rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del Comune di Bologna affidati ad altro operatore che è subentrato a TPER a far data dal 1° novembre 2021.

24. ALTRI COSTI OPERATIVI

Migliaia di euro 4.186 (4.107)

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)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Imposte e tasse	1.128	1.126	2
Revisioni e collaudi	141	166	(25)
Contributi associativi	221	252	(31)
Altro	2.696	2.563	133
Totale	4.186	4.107	79

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 5.876 (2.451)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e rilasci) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), stanziati per adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

L'ammontare della voce, negativo per 5.876 migliaia di euro, è essenzialmente riconducibile a maggiori accantonamenti al fondo svalutazione magazzino per 634 migliaia di euro e per la restante parte ad accantonamenti e rilasci dei fondi rischi ed oneri oggetto di commento della nota n.12 - "Fondi per accantonamenti" cui si rinvia.

26. PROVENTI/ (ONERI) FINANZIARI

Proventi finanziari – Migliaia di euro 1.750 (1.546)

Oneri finanziari – Migliaia di euro -2.278 (-2.143)

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Dividendi	82	31	51
Interessi attivi su crediti	1.485	1.452	33
Interessi attivi su conti bancari	99	1	98
Altri interessi attivi	84	62	22
Totale proventi finanziari	1.750	1.546	204
Oneri da prestito obbligazionario	(1.798)	(1.987)	189
Oneri da finanziamenti	(377)	(3)	(374)
Altri oneri finanziari	(103)	(153)	50
Totale oneri finanziari	(2.278)	(2.143)	(135)
Totale proventi/(oneri) finanziari	(528)	(597)	69

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nelle tabelle seguenti.

Rispetto al precedente esercizio gli il totale dei proventi ed oneri finanziari risulta sostanzialmente allineato.

La voce interessi attivi su crediti accoglie principalmente il valore dei proventi finanziari maturati nel corso dell'esercizio sul diritto finanziario concessorio correlato al progetto Crealis.

Gli oneri finanziari sono principalmente relativi agli interessi maturati sul prestito obbligazionario determinati in applicazione del criterio del costo ammortizzato utilizzando un tasso di interesse effettivo pari a 2,11% a fronte di un tasso nominale dell'1,85%.

Gli altri oneri finanziari includono invece principalmente gli interessi passivi maturati per competenza sulle passività per beni in leasing.

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)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
IRES	—	—	—
IRAP	—	—	—
Provento da consolidato fiscale	(556)	—	(556)
Imposte correnti sul reddito	(556)	—	(556)
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	—	(45)	45
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	—	—	—
Imposte correnti	(556)	(45)	(511)
Accantonamenti	—	—	—
Rilasci	—	4.811	(4.811)
Imposte anticipate	—	4.811	(4.811)
Accantonamenti	96	—	96
Rilasci	—	—	—
Imposte differite	96	—	96
Totale imposte anticipate e differite	96	4.811	(4.715)
Totale oneri/(proventi) fiscali	(460)	4.766	(5.226)

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un valore positivo di 460 migliaia di euro nel 2022 (negativo per 4.766 migliaia di euro nel 2021) ed evidenzia una variazione positiva pari a 5.226 migliaia di euro.

Sulla variazione incide il rilascio integrale delle imposte anticipate operato nel corso del 2021 in conseguenza degli impatti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalla crescita dei costi per carburante che hanno modificato in maniera significativa gli scenari di breve periodo e conseguentemente i presupposti per i quali le imposte differite attive erano state precedentemente rilevate.

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	1.227	
Onere fiscale teorico (aliquota 24%)		294
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi		
Totale	—	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Accantonamento fondo cause lavoro non deducibile	5.403	
Accantonamento fondo svalutazione materiale rotabile	2.349	
Accantonamento fondo franchigie	1.929	
Altre differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	2.848	
Totale	12.529	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo Fondi	(3.573)	
Altri rigiri delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(265)	
Totale	(3.838)	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Utile attuariale valutazione TFR in OCI	2.053	
Altri costi indeducibili	870	
Contributi Covid 10—bis	(13.639)	
Contributi carburante ex DL 115/2022	(1.827)	
Credito Energia e Gas non tassabile	(3.488)	
Super ammortamento	(5.816)	
Iper ammortamento	(1.901)	
Altri ricavi e proventi non imponibili	(457)	
Totale	(24.205)	

IRES (Migliaia di euro)

Descrizione	Valore	Imposta
Imponibile fiscale	(14.287)	
Detrazioni d'imposta		
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		—

IRAP (Migliaia di euro)

Descrizione	Valore	Imposta
Differenza tra valore e costi della produzione	1.756	
Voci del Conto Economico non rilevanti	98.395	
Totale	100.151	
Onere fiscale teorico (aliquota 4,20%)		4.206
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Variazioni in aumento	2.656	
Variazioni in diminuzione	(19.864)	
Deduzioni del Personale	(89.370)	
Totale	(106.578)	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo fondi rischi e oneri deducibili	(1.254)	
Ammortamento del costo dei marchi e dell'avviamento	(125)	
Totale	(1.379)	
Imponibile fiscale	(7.806)	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		—

Altre informazioni finanziarie

INFORMAZIONI SUL RENDICONTO FINANZIARIO

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2022 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti di 10.505 migliaia di euro rispetto al decremento di 28.593 migliaia di euro del 2021.

Il flusso generato dall'attività operativa nel 2022 è pari a 48.035 migliaia di euro, in aumento di 38.470 migliaia di euro rispetto al valore del 2021 (9.565 migliaia di euro).

Sul flusso generato nel 2022 incidono:

- ▶ Il cash flow operativo generato prima delle variazioni del capitale di esercizio e delle altre variazioni pari a 28.159 migliaia di euro (24.056 migliaia di euro nel 2021) sul quale ha inciso la maggiore variazione operativa dei fondi (+3.656 migliaia di euro rispetto al 2021) e le svalutazioni di valore di attività non finanziarie (+2.234 migliaia di euro rispetto al 2021) parzialmente compensate dalla riduzione dell'utile di esercizio (-3.432 migliaia di euro rispetto al 2021)
- ▶ Il flusso generato dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 19.877 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 4.544 migliaia di euro, principalmente per effetto di:

Investimenti in attività materiali e immateriali per complessivi 31.398 migliaia di euro, in riduzione di 6.619 migliaia di euro rispetto al 2021

I contributi incassati a fronte di investimenti operati e da operare per 26.715 migliaia di euro, in aumento di 24.209 migliaia di euro rispetto al 2021

Disinvestimenti in attività materiali per 140 migliaia di euro

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2022 è pari a 32.987 migliaia di euro per effetto principalmente del rimborso della prima rata del prestito obbligazionario, per 31.667 migliaia di euro e da interessi passivi per 2.124 migliaia di euro (1.761 migliaia di euro nel 2021).

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 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 attribuiti 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 il prestito obbligazionario gli importi includono sia i flussi relativi al rimborso della quota capitale, sia i flussi relativi agli interessi.

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 2022.

	Valore di bilancio	Flussi contrattuali				Totale
		Inferiori a 1 anno	Da 1 anno a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	
(Migliaia di euro)						
Al 31 dicembre 2022						
Prestiti obbligazionari	63.482	32.838	32.253	—	—	65.091
Passività per beni in leasing	2.430	1.629	846	—	—	2.475
Passività commerciali	59.595	58.039	1.556	—	—	59.595
Al 31 dicembre 2021						
Prestiti obbligazionari	95.108	33.424	32.838	32.253	—	98.515
Passività per beni in leasing	3.762	2.286	1.389	541	—	4.216
Passività commerciali	55.906	54.733	1.173	—	—	55.906

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 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, il prestito obbligazionario prevede l'obbligo di rispettare, per tutta la durata del debito:

- › Il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e Patrimonio netto consolidato non dovrà essere superiore a 1
- › Il rapporto tra Posizione Finanziaria netta consolidata e EBITDA consolidato non dovrà essere 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 2022 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 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.

L'unico finanziamento passivo in essere al 31 dicembre 2022 è il prestito obbligazionario che è a tasso fisso, nella seguente tabella vengono riportati i flussi finanziari contrattuali attesi.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	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	—	—

(Migliaia di euro)	31/12/2021	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso fisso	95.108	98.515	33.424	32.838	32.253	—
Totale	95.108	98.515	33.424	32.838	32.253	—

Rischio prezzo commodities

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 2022, come noto, si è assistito ad un forte aumento dei costi dei carburanti e dell'energia elettrica, ulteriormente acuito a seguito dell'inasprimento del conflitto Russo-Ucraino.

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. Tuttavia, il significativo incremento dei prezzi delle materie prime ha inciso in maniera non trascurabile sui costi e sui risultati consuntivati.

Allo stato attuale la Società sta analizzando gli effetti del perdurare della volatilità dei prezzi delle commodities al fine di implementare eventuali opportune strategie di copertura ovvero di effettuare manovre che consentano il mantenimento di condizioni di equilibrio nelle attività di erogazione dei propri servizi, compreso degli eventuali contratti che le regolano.

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 2022 e al 31 dicembre 2021.

(Migliaia di euro)	Crediti 31/12/2021	Non scaduti	SCADUTI				
			0-30	31-60	61-90	91-180	oltre 180
Attività commerciali	78.608	51.340	553	3.084	1.760	5.493	16.539
Attività finanziarie	44.102	44.102	—	—	—	—	—
Altre attività	23.234	18.585	—	—	—	—	4.694
Fondo svalutazione crediti	(11.882)	(3.577)	(21)	(140)	(80)	(276)	(7.788)
Totale	134.062	110.450	532	2.943	1.700	5.217	13.219

(Migliaia di euro)	Crediti 31/12/2022	Non scaduti	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	109.091	(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.

	Note	Livello fair value	Costo ammortizzato		Fair value contabilizzato a conto economico		Totale	
			31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022
Attività non correnti								
Partecipazioni	4	3	—	—	3.343	3.342	3.342	3.343
Attività finanziarie	5		34.388	35.290	—	—	34.388	35.290
Attività correnti								
Crediti commerciali	7		82.868	64.016	—	—	82.868	64.016
Attività finanziarie	5		7.606	6.908	—	—	7.606	6.908
Attività per imposte sul reddito correnti	9		6.290	2.543	—	—	6.290	2.543
Altre attività	10		18.159	24.339	—	—	18.159	24.339
Passività non correnti								
Prestiti obbligazionari	14		63.441	31.429	—	—	63.441	31.429
Altre passività finanziarie	14		67	25	—	—	67	25
Passività commerciali	12		5.464	4.572	—	—	5.464	4.572
Passività per beni in leasing a lungo termine	3		1.173	1.556	—	—	1.173	1.556
Altre passività	15		23.004	23.469	—	—	23.004	23.469
Passività correnti								
Passività commerciali	12		63.433	66.706	—	—	63.433	66.706
Passività finanziarie	14		31.687	32.074	—	—	31.687	32.074
Passività per beni in leasing	3		2.418	3.318	—	—	2.418	3.318
Altre passività	15		31.036	54.313	—	—	31.036	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 2022 e al 31 dicembre 2021 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:

(Migliaia di euro)	31/12/2022	Fair value alla data di bilancio		
		Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni	5.752	–	–	5.752

In coerenza con quanto disposto dal principio IFRS 13 viene riportato il fair value delle passività finanziarie al 31 dicembre 2022.

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2022
	Valore di bilancio	Fair value
Prestiti obbligazionari	63.482	61.311
Passività per beni in leasing	2.430	2.328
Altre passività finanziarie	1.253	1.253

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 2022 risultano in essere garanzie reali rilasciate dalla Società e beni rischi assunti in relazione ai beni di terzi presso l'azienda, tra i quali si segnalano per rilevanza:

(Migliaia di euro)	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Garanzie concesse a Terzi			
Fideiussioni concesse	(11.541)	(15.655)	4.114
Rischi			
Beni di Terzi presso l'azienda	–	–	–
Beni di SRM in affitto d'azienda	(26.277)	(26.434)	157
Beni di SRM presso l'azienda	(19)	(19)	–
Totale	(37.837)	(42.108)	4.271

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 aveva alla data di chiusura dell'esercizio 24 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 (8,1 milioni di euro), di nuovi treni (2,5 milioni di euro) e per servizi di manutenzione (0,5 milioni di Euro).

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.

(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.	2021	3.596	10.096	3.757	4.988
	2022	3.508	9.970	3.216	5.343
TPF S.c.r.l.	2021	19.133	581	2.821	178
	2022	19.686	589	2.386	160
TPB S.c.r.l.	2021	80.251	59	22.661	(1)
	2022	75.327	70	18.854	55
MA.FER S.r.l.	2021	2.882	70	9.369	11
	2022	2.970	7	5.770	54
Dinazzano Po S.p.A.	2021	1.693	6	998	5
	2022	1.890	6	590	63
Herm S.r.l.	2021	3	11	—	11
	2022	3	11	—	11
SST S.r.l.	2021	460	2.932	263	845
	2022	467	2.611	282	541
Totale società controllate	2021	108.020	13.756	39.869	6.037
	2022	103.851	13.264	31.097	6.227

(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.	2021	230	133	306	266
	2022	730	353	839	774
CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI	2021	127	(2)	191	161
	2022	142	2	150	109
TRENITALIA TPER S.c.r.l.	2021	19.419	–	22.136	4.378
	2022	22.199	–	6.971	4.764
MARCONI EXPRESS S.p.A.	2021	2.842	71	12.672	637
	2022	6.008	154	14.534	785
Totale società collegate	2021	22.617	202	35.303	5.442
	2022	29.079	509	22.495	6.431
Enti proprietari					
Regione Emilia–Romagna	2021	335	–	3.040	–
	2022	371	–	2.339	1.155
Comune di Bologna	2021	885	5.991	203	–
	2022	932	1.052	171	761
Città metropolitana di Bologna	2021	46	–	50	–
	2022	50	–	50	471
Azienda Consorziale Trasporti ACT Reggio Emilia	2021	–	–	–	220
	2022	–	–	–	296
Provincia di Ferrara	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	25
Comune di Ferrara	2021	30	–	30	–
	2022	40	–	25	16

(Migliaia di euro)		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
Provincia di Parma	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	1
Ravenna Holding	2021	–	–	–	–
	2022	–	–	–	1
Totale enti proprietari	2021	1.296	5.991	3.323	220
	2022	1.393	1.052	2.585	2.727
Totale	2021	131.933	19.949	78.495	11.699
	2022	134.323	14.825	56.176	15.385

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 2022 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 2022, la Società 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 di TPER S.p.A.

Compensi ad amministratori e sindaci e società di revisione			
(Migliaia di euro)	31/12/2021	31/12/2022	Variazione
Compenso agli Amministratori	128	142	14
Compenso ai Sindaci	92	92	-
Compenso alla società di revisione	45	45	-
Totale	265	279	14

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 in euro
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di Sistemi di Trasporto Intelligente - fondi POR-FESR 2014/2020 - delibera 23348/2019	159.076
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di Sistemi di Trasporto Intelligente - fondi POR-FESR 2014/2020 - delibera 11897/2021	406.117
Regione Emilia-Romagna	Contributo per l'acquisto di Sistemi di Trasporto Intelligente - fondi POR-FESR 2014/2020 - delibera 23006/2020	784.597
Ministero Infrastr. e Trasporti	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO) - L.211/92	2.143.020
Comune di San Lazzaro	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO)	275.222
Comune di Bologna	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO)	504.966
SRM Bologna	Saldo 5% n°15 bus interurbani IVECO 12mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F	63.364
AMI Ferrara	Saldo 5% n°3 bus MAN interurbani 14mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F	18.316
SRM Bologna	Acconto 20% Contributo per l'acquisto di bus - fondi MATTM bacino di Bologna	2.103.988

Ente erogante	Causale	Importo incassato in euro
AMI Ferrara	Acconto 20% Contributo per l'acquisto di bus - fondi MATTM bacino di Ferrara	439.421
Regione Emilia-Romagna	Saldo 5% n.7 treni Stadler (1° contratto) - fondi FSC 2014/2020	2.075.000
Regione Emilia-Romagna	Saldo 20% Contributo progetto Stimer - determina n.17028/2013	70.529
Regione Emilia-Romagna	Saldo 20% Contributo per l'acquisto di emettitrici a terra di biglietti predisposte Stimer	18.076
Comune di Bologna	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus - risorse REACT EU (convenzione prot.6697/2022)	4.046.286
Comune di Bologna	Acconto 10% contributo per l'acquisto di autobus risorse PNRR	6.985.000
Comune di Bologna	Acconto 10% contributo per la realizzazione di infrastrutture TPL risorse PNRR	2.031.509
Comune di Bologna	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus - risorse PSNMS Città Alto Inquinamento	1.653.106
Comune di Bologna	Acconto 20% contributo per realizzazione infrastrutture TPL - risorse PSNMS Città Alto Inquinamento (convenzione prot.138770/2022)	680.001
Comune di Ferrara	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus - risorse PSNMS Città Alto Inquinamento (convenzione prot.138770/2022)	1.030.304
Comune di Ferrara	Acconto 20% contributo per realizzazione infrastrutture TPL - risorse PSNMS Città Alto Inquinamento (convenzione prot.138770/2022)	439.366
AMI Ferrara	Acconto 20% contributo per l'acquisto di autobus - risorse 1 quinquennio 2019-2023 PSNMS RER Bacino di Ferrara	742.580
SRM Bologna	Saldo contributo per migliorare qualità e sicurezza TPL per prevenzione e contenimento contagio Covid19 - DGR n°1269/2020	45.105
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 d'imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (DL 21/2022 e successive proroghe)	769.965
Agenzia Entrate	Credito d'imposta per investimenti in beni strumentali art.1 c.1054-1058 L.178/2020	784.104
Ministero del Lavoro	Contributo su oneri di malattia L 266/2005	1.485.279
Agenzia delle Dogane	Accise sul gasolio autotrazione	1.808.561
Agenzie della mobilità	Ristori pubblici mancati ricavi Covid-19	13.700.389
Totale incassato nel 2022		55.771.873



RELAZIONI AL BILANCIO 2022



T>per

1570

T>per

Region
Zehn-Partner

SO
GRA

TPER S.p.A.
Sede in Bologna – via di Saliceto n. 3
Capitale sociale € 68.492.702,00 I.v.
Iscritta al Registro delle Imprese e Codice fiscale 03182161202

**Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio chiuso al 31 Dicembre 2022 redatta
 ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del C.C.**

Signori Amministratori,

Il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2429, comma 2 C.C., è chiamato e riferisce all'Assemblea degli Amministratori 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, nonché sulle omissioni e sui fatti censurabili eventualmente rilevati. Il Collegio Sindacale ha, inoltre, la facoltà di fare osservazioni e proposte in ordine al bilancio ed alla sua approvazione nonché alle materie di propria competenza.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, ha svolto le funzioni di vigilanza previste dagli artt. 2403 c.c., e quindi ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa, del processo di informativa finanziaria, del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, del sistema amministrativo-contabile della Società (ivi inclusa l'affidabilità 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 monitorando - in qualità di comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'articolo 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 - la revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati e verificando il processo di selezione e l'indipendenza della Società di revisione legale dei conti.

Lo svolgimento delle attività e funzioni a noi attribuite in qualità di Collegio Sindacale sono state effettuate in conformità alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio Sindacale di società quotate, se ed in quanto compatibili, come emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

TPER ha redatto il Bilancio in forma Integrata che accorpia il Bilancio di Esercizio ordinario ed il Bilancio di Sostenibilità. In particolare, il Bilancio Integrato include il Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2022 di TPER S.p.A., il Bilancio Consolidato d'esercizio chiuso al 31.12.2022 del Gruppo TPER e la Relazione sulla gestione comprensiva della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D. Lgs. n.254/2016.

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società, nei 15 giorni precedenti la data dell'Assemblea per l'approvazione del bilancio di esercizio 2022 unitamente agli altri allegati obbligatori che lo retrofanno e alla Relazione sulla gestione come sopra declinata. L'organo di amministrazione ha reso disponibili i relativi documenti approvati in data 29 maggio 2023 ed afferenti al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, nel rispetto dei termini di cui all'art. 2429 del C.C.

La presente relazione non riguarda l'attività di revisione legale dei conti, dato che le relative funzioni sono svolte dalla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. (da ora anche PWC), deputata all'uopo.

Ad altro separato organo collegiale, in seno alla Società TPER, sono attribuite le funzioni dell'Oggettivo di vigilanza ai sensi del D. Lgs. 251/2001.



Premessa Generale

TPER è uno dei principali Gruppi della mobilità sostenibile in Italia ed è la più grande azienda dell'Emilia-Romagna nel settore del Trasporto Pubblico di persone, svolgendo la propria attività prevalentemente nei bacini di Bologna e Ferrara tramite il trasporto su gomma e il trasporto filareo.

È una società a partecipazione pubblica non di controllo e questa ai sensi dell'art. 26, comma 5 del D.lgs. 175/2016 e, pertanto, è esclusa dall'ambito di applicazione di tale Decreto, nonché, parzialmente, dall'ambito di applicazione degli obblighi di trasparenza previsti dal D.lgs. 33/2013.

Relativamente alla natura e qualificazione giuridica di TPER, si ritiene che non si ricorrono gli indicatori di un controllo pubblico previsti dal combinato disposto della normativa di cui al D.lgs. 175/2016 citato e del Codice Civile in materia.

In particolare, i Soci non detengono quote di controllo ai sensi dell'art. 2 let. b) del D.lgs. 175/2016 e dell'art. 2359 del Codice Civile e non sussistono fra i Soci pubblici norme statutarie o patti parasociali che prevedano il consenso unanime degli stessi Soci per le decisioni finanziarie e gestionali strategiche della società (non esiste un coordinamento formalizzato fra le pubbliche amministrazioni partecipanti).

Il bilancio di esercizio è stato redatto in conformità alle disposizioni di legge vigenti ed ai principi contabili internazionali IAS/IFRS emanati dalla IASB ed adottati dall'UE, nonché secondo le relative interpretazioni dell'IFRIC, integrati con le modifiche omologate ed attualmente in vigore, oltre alla verifica di conformità ai dettami di cui al D.Lgs. 38/2005, per effetto dell'obbligo imposto dalla normativa vigente e conseguente all'aver assunto dal 2017, con l'emissione del Prestito Obbligazionario, la qualità di Ente di Interesse Pubblico (acronimo EIP) come definito dall'art. 16 del D. Lgs. 59/2010.

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato:

- dalla revisione dello Statuto da parte dell'Assemblea dei Soci e, in particolare, si sottolinea la modifica dell'art. 17.1 che ha previsto un numero di consiglieri variabile da tre a cinque e l'art. 22.7 che ha previsto un quorum deliberativo su specifiche materie da parte dei Soci ampio pari a 4/5;
- dalla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione composto da 5 componenti nelle persone della Dott.ssa Giuseppina Guasconi, Presidente e Amministratore Delegato, Avv. Alessandro Albano, Dott. Salvatore Fallica, Dott.ssa Maria Elisabetta Tassin e Prof.ssa Eva Corcon, consiglieri senza delega. Il Consiglio di Amministrazione nominato resterà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2024;
- dal persistere, seppure in misura inferiore rispetto agli anni 2020 e 2021, degli effetti della pandemia sulla domanda di trasporto per la presenza di un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di passeggeri e abbonati con conseguente aumento dei ricavi da nuclei di viaggio TPL;
- dallo stanziamento di sostegni pubblici significativi a titolo di riserbi di mancati incassi e di contributi su maggiori costi anche sotto forma di crediti d'imposta;
- dal mancato significativo di carburanti ed approvvigionamenti energetici per effetto del confinamento in corso e della spinta inflazionistica;
- dal rimborso della prima rata del prestito obbligazionario perfezionato nel 2017 e del impiego di determinati parametri finanziari (financial covenants) definiti nel contratto di finanziamento;
- dall'adesione della Società e delle controllate Mater e Dinazzano Po al regime opzionale del contabile fiscale nazionale.

Verifica dei requisiti di indipendenza del Collegio Sindacale

In data 19 luglio 2022, 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 in autonomia e in coerenza con le indicazioni fornite dalla Norma Q.I.T. (Norme di comportamento del Collegio Sindacale di società quotate emanate nell'aprile 2018 dal CNDCEC).

Le Riunioni del Collegio Sindacale

Nel periodo ricompreso fra l'inizio dell'esercizio 2022 ed il 31/12/2022, il Collegio Sindacale ha partecipato alle Assemblee dei Soci ed alle riunioni del Consiglio di Amministrazione. Il Collegio stesso si è inoltre periodicamente riunito (n. 10 volte) per l'adempimento delle proprie singole attività di competenza acquisendo le informazioni necessarie anche mediante raccolta di documenti, dati e informazioni durante incontri periodici programmati con il management della società, la cui presenza e rilevanza è attestata dai relativi verbali debitamente autenticati.

In tale ambito, il Collegio dà atto che nel periodo di vigenza del proprio incarico, non si sono rilevate violazioni di legge e dello statuto sociale, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio ha tenuto, altresì, periodiche riunioni con il soggetto incaricato della Revisione legale PricewaterhouseCoopers S.p.A., con l'Organismo di vigilanza nonché con l'Internal Auditor dalle quali non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Inoltre, ha incontrato i sindaci delle società controllate per un proficuo scambio di reciproche informazioni.

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

Dato atto della conoscenza che il Collegio Sindacale dichiara di avere in merito alla Società e per quanto concerne:

1) la tipologia dell'attività svolta;

2) la sua struttura organizzativa e contabile;

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la base di "pianificazione" dell'attività di vigilanza – nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati – è stata attuata mediante il riserchio positivo riguardo a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

È stato quindi possibile confermare che:

- l'attività tipica svolta dalla Società (servizi TPL suonobilistico e ferroviario svolti sia direttamente che attraverso società controllate e partecipate) non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto dall'oggetto sociale;
- l'assetto organizzativo è idoneo a consentire la redazione del bilancio in base principi contabili internazionali IAS/IFRS e nella logica dello sviluppo di business, per un opportuno ed efficace riserchio funzionale, cioè, quindi, non solo dal punto di vista contabile ed amministrativo;
- le risorse umane dedite all'attività aziendale di TPER si sono ridotte (se si considera il dato medio) passando da 2.141 unità nell'esercizio 2021 a 2.025 unità dell'esercizio 2022;
- è inoltre possibile rilevare come la Società abbia operato nel 2022, tenuto conto di quanto sopra, in termini sostanzialmente confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i nostri controlli si sono svolti su tali presupposti avendo gli elementi per poter verificare la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.



La presente relazione riassume quindi l'attività concernente l'informativa prevista dall'articolo 2429, comma 2, del Codice Civile e più precisamente:

- sull'attività svolta nell'adempimento dei doveri previsti dalla norma;
- 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 delega di cui all'articolo 2423, comma 5, del Codice Civile ed ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 38/2005;
- sull'eventuale ricevimento di denunce da parte dei soci di cui all'articolo 2403 del Codice Civile.

Rilevanza fatti significativi dell'esercizio

Con riguardo ai fatti significativi avvenuti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, oltre a quanto sopra indicato, si rinvia alla Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e corredo del Bilancio che, per quanto a conoscenza del Collegio Sindacale, riassume in modo completo i fatti di maggior rilievo che hanno riguardato la Società TPER ed il Gruppo nel suo complesso.

Con il perdurare per parte dell'estetico dell'emergenza sanitaria connessa alla diffusione del virus Covid-19 e con l'incremento sensibile del costo dei carburanti conseguente all'andamento dei prezzi registrato nel 2022, il collegio sindacale ha costantemente monitorato l'evoluzione dei diversi interventi governativi e regionali per il settore dei trasporti e le conseguenti iniziative intraprese dalla Società.

Gli amministratori hanno dettagliatamente riferito gli impatti economici e operativi dell'emergenza sanitaria e le risorse (rischi) stanziato (per a circa 13,7 milioni di euro) a favore della Società a compensazione di mancati introiti e maggiori costi conseguenti al Covid-19 nonché dei maggiori costi di mutue prime (circa 11,5 milioni di euro) per effetto del conflitto russo-ucraino e della conseguente inflazione compensati solo in parte da contributi pubblici (pari a circa 1,8 milioni di euro) e crediti d'imposta (per a 3,5 milioni di euro) assegnati alla società per fronteggiare l'incremento del costo dei carburanti e spese energetiche.

Si evidenzia altresì fatto degno di rilievo l'ottenimento di un provento straordinario (circa 2 milioni di euro) per la chiusura del precedente contratto ferroviario concluso nel 2019.

I bilanci 2022 delle società del Gruppo disponibili chiudono in utile ad eccezione della controllata Dinazzano Po che ha risentito in maniera significativa dell'aumento dei costi per carburanti e della collegata Marconi Express per a motivo di una significativa spesa del traffico dei passeggeri aeroportuali che si è riflessa in un deciso aumento di ricavi della Società rispetto al precedente esercizio.

Assetto macro-organizzativo di TPER

TPER ha avviato fin dal 2021 un processo di riassetto organizzativo per sostenere l'evoluzione del business in seguito alla crisi sanitaria Covid-19 e in relazione ai mutamenti in atto nel settore mobilità e per sviluppare tutte le nuove progettualità che potranno far evolvere la società alla luce dei nuovi obiettivi e ruolo del TPL e del nuovo scenario tecnologico (digital transformation, transizione verde) che richiedono un'ingente mole di investimenti.

In tale prospettiva nei settori chiave dell'azienda, anche in ottica di Gruppo, la Società ha inserito nel 2022 figure giovani a fronte di uscite per pensionamenti a supporto delle principali funzioni in ottica di rafforzamento e sviluppo delle competenze nonché per far fronte alle molteplici attività connesse.

Nel mese di ottobre 2022 è stato approvato in via definitiva il nuovo funzionigramma societario.



Operazioni intragrupo o con parti correlate

La Società non ha effettuato, per quanto a nostra conoscenza, operazioni atipiche e/o inusuali con società del Gruppo, con parti correlate o con terzi; le operazioni effettuate con società del Gruppo TPER sono essenzialmente prestazioni di servizi e operazioni di natura commerciale e finanziaria, effettuate nel rispetto delle procedure adottate dal Consiglio di Amministrazione che ne ha valutato la congruità e la rispondenza ad un effettivo interesse sociale.

Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

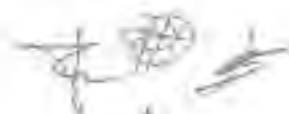
Con riguardo ai fatti di rilievo, gli amministratori hanno dettagliatamente illustrato:

- l'esposizione indiretta per la società del problema del conflitto (Russia-Ucraina) in termini di aumenti sensibili dei prezzi delle materie prime e del rialzo dei tassi di interesse;
- il piano di investimenti in nuovi assetti e infrastrutture nel prossimo triennio;
- il perfezionamento di una complessa operazione finanziaria con un pool di banche che ha permesso di ottenere linee di credito per complessivi 92 milioni di euro;
- la costituzione di una nuova società TPH2 detenuta al 51% da Tper e che si occuperà della realizzazione di impianti integrati per la ricarica di idrogeno per gli autobus.

Attività di Vigilanza

Nel corso dell'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 2022, il Collegio Sindacale – per quanto sia stato possibile riscontrare – ha potuto constatare che:

- le decisioni assunte dai Soci e dall'Organo di amministrazione sono state conformi alla Legge ed allo Statuto sociale e non sono state palesemente impudenti o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate; come l'organigramma dirigenziale, le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, Codice Civile, sono state fornite ed acquisite dall'Amministratore Delegato e dal Direttore e ciò sia in occasione delle riunioni programmate, sia in occasione di eventuali incontri individuali dei membri del Collegio Sindacale presso la sede della società e anche tramite i contatti/flussi informativi telefonici ed informatici con i membri del Consiglio di Amministrazione: da tutto quanto sopra, ed in base a quanto di nostra conoscenza, deriva che gli amministratori hanno, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge ed allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci e tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale e sono state adeguatamente valutate dal Consiglio di Amministrazione;
- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza in corso d'esercizio dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo, contabile e di controllo, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, per quanto di nostra competenza, anche ai fini e per gli effetti dell'informativa dovuta ai sensi del D.Lgs. 254/2016, di cui sopra, per ciò che attiene ai temi di natura anche non finanziaria;
- si è acquisita conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento, e sul riguardo, di informazioni specifiche dai responsabili delle funzioni, dalla società PricewaterhouseCoopers Sp.A., incaricata della revisione legale dei conti, e mediante l'esame dei documenti aziendali e a tale riguardo non ci sono osservazioni particolari da



rilievi:

- durante le verifiche periodiche ex art. 2403 primo comma del C.C., il Collegio ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla società. Si sono anche avuti riscontri confrontati con la società di revisione, con la funzione di Internal Audit e con l'Organismo di Vigilanza, oltre che con i professionisti che assistono la società: i riscontri hanno fornito esito positivo, con un proficuo scambio di informazioni. I rapporti con le persone operanti nella stessa struttura si sono operati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiamato quelli del Collegio Sindacale;
- abbiamo preso atto che, nei termini di legge, la società ha provveduto alla nomina del Data Protection Officer (DPO), come previsto dal Regolamento Europeo n. 2016/679 in materia di privacy;
- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuridico-tributaria non sono sostanzialmente mutati – salvo quelli relativi ad eventuali operazioni straordinarie o non ricorrenti – e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali anche straordinarie che hanno influito sui risultati del bilancio;
- non vi è dovuto intervenire per decisioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 C.C.;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, C.C.;
- nel corso dell'esercizio al Collegio, anche nella propria veste di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, è stato richiesto il rilascio di un parere ai sensi dell'art. 19, lett. e), del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, di cui si fornisce il dettaglio dopo.

Il Collegio Sindacale in tal senso, nella veste di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ha svolto l'attività prevista dall'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, per effetto della qualifica di Ente di Interesse Pubblico - E.I.P., avendo tenuto a:

- i) informare l'Organo Amministrativo della Società dell'esito della revisione legale, trasmettendo allo stesso la Relazione aggiuntiva indirizzata al collegio in qualità di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, di cui all'art. 11 del Regolamento europeo n. 537/2014 predisposta dalla società di revisione, corredata da eventuali osservazioni;
- ii) monitorare il processo di informativa finanziaria e presentare le raccomandazioni o le proposte volte a garantire l'integrità;
- iii) controllare l'efficacia dei sistemi di controllo interno della qualità e gestione del rischio dell'impresa e, se applicabile, della revisione interna, per quanto attiene l'informativa finanziaria dell'ente sottoposto a revisione, senza violarne l'indipendenza;
- iv) monitorare la revisione legale del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato, anche tenendo conto di eventuali risultati e conclusioni dei controlli di qualità svolti a norma dell'art. 26, paragrafo 6, del Regolamento europeo, ove disponibili;
- v) verificare e monitorare l'indipendenza dei revisori legali o delle società di revisione legale a norma degli articoli 10, 10-bis, 10-ter, 10-quater e 17 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 11 del Regolamento Europeo, in particolare per quanto concerne l'adeguatezza della prestazione di servizi diversi dalla revisione all'ente sottoposto a revisione, conformemente all'articolo 5 di tale Regolamento;
- vi) impedire della procedura volta alla selezione dei revisori legali o alle società di revisione legale e raccomandare i revisori legali o le imprese di revisione legale da designare ai sensi dell'art. 16 del Regolamento europeo.

Dall'attività di vigilanza, svolta a tal ultimo proposito dal Collegio Sindacale, emergono le seguenti risultanze:



g) Osservazioni alla Relazione aggiuntiva di cui all'art. 11 del Regolamento Europeo

Il Collegio Sindacale ha preso visione della relazione, emessa ai sensi dell'art. 11 del Regolamento Europeo (UE) 537/2014, dalla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. in data 13.06.2023. Il documento illustra adeguatamente i risultati dell'attività di revisione legale dei conti nonché le informazioni obbligate di cui al secondo comma del citato art. 11 del Regolamento (UE) 537/2014.

g) Attività di monitoraggio del processo di informazione finanziaria

Il Collegio Sindacale, nell'ambito delle verifiche disposte in corso d'anno, ha ottenuto riscontri in merito all'esistenza di adeguate norme e processi a presidio del processo di formazione e diffusione delle informazioni finanziarie, ottenendo evidenza del processo di formazione dell'informativa finanziaria, delle procedure amministrative e contabili che militano adeguate rispetto all'attività annualmente svolta da TPER.

Abbiamo verificato la capacità di TPER di adempiere alle proprie obbligazioni tenuto conto dei provvedimenti governativi a sostegno del TPI, e della disponibilità di riserve di liquidità o di altre forme di accesso al credito.

Il Collegio ha altresì controllato il rispetto nell'esercizio dei parametri finanziari (financial covenants) inerenti al prestito obbligazionario emesso nel 2017, quotato alla Borsa di Dublino e di cui è previsto il rimborso della seconda quota nel mese di settembre 2023 (circa 31,7 milioni di euro).

g) Attività di vigilanza sull'efficienza del sistema di controllo interno, di revisione interna e di gestione del rischio

Il Collegio Sindacale ha periodicamente incontrato i Responsabili delle funzioni di controllo ed in particolare con la funzione Internal Audit di TPER per uno scambio di informazioni sulle attività svolte, ottenendo aggiornamenti in merito all'esecuzione del piano delle verifiche e, in tale ambito, agli interventi di verifica effettuati ed alle relative risultanze, anche in linea programmatica e prospettica.

Abbiamo ricevuto dalla Società di Revisione, ai sensi dell'art. 11 del regolamento (UE) 537/2014, la Relazione al Comitato per il Controllo interno e la Revisione Contabile (cd relazione aggiuntiva) dalla quale non sono risultate carenze significative sul Sistema di controllo interno (S.C.I.), meritevoli di essere portate all'attenzione del Collegio stesso.

h) Attività di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali

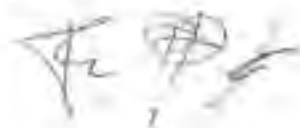
Il Collegio Sindacale ha incontrato gli esponenti della Società di revisione (PricewaterhouseCoopers S.p.A.) con i quali è stato instaurato il previsto scambio di informazioni.

Nella relazione ex art. 11 del Regolamento Europeo (UE) 537/2014, e nella relazione ex art. 14 del D. Lgs. 39/2010, rilasciate dalla società di revisione in data 13.06.2023, la stessa ha attestato che, sulla base dei controlli effettuati, come già sopra detto, non sono emerse carenze significative nel sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria. Inoltre, sono stati evidenziati gli "aspetti chiave" della revisione legale non la relativa descrizione sia con riferimento al bilancio di esercizio che consolidato.

i) Attività di vigilanza sull'indipendenza della società di revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'indipendenza della Società di revisione ed ottenuto conferma annuale dell'indipendenza ai sensi dell'art. 6, comma 2) lett. a) del Regolamento Europeo 537/2014.

In particolare, la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha confermato, in data 13.06.2023 con apposita attestazione, di aver rispettato i principi in materia di etica di cui agli 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. 4



e 5 del Regolamento Europeo 537/2014, confermando peraltro l'adempimento di quanto richiesto all'art. 6, comma 2, lett. b) del Regolamento (UE) 537/2014.

Il Collegio, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n.39/2020 e del Regolamento Europeo n.537/2014, ha espresso, nel corso dell'esercizio, parere favorevole all'affidamento dell'incarico a PWC di servizi aggiuntivi non audit (istorici per mercati ricavi tariffati in seguito all'emergenza epidemiologica al fine di verificare la metodologia per il calcolo di eventuali sovra-compensazioni). Tale incarico alla data odierna non è stato ancora formalizzato dalla società.

Inoltre, dalle informazioni assunte risulta che nel corso dell'esercizio 2022 non sono stati conferiti incarichi a soggetti appartenenti alla "rete" della PWC.

Da ultimo, si attesta che TPER, avendo la qualifica di EIP ai sensi di legge, risulta obbligata, anche in virtù dei propri requisiti dimensionali, a fornire le dovute comunicazioni delle cosiddette informazioni di carattere non finanziario (a.e.d. "Dichiarazione non Finanziaria - DNF") in ottemperanza alle disposizioni del D.Lgs. 254/2016 a livello sia individuale che consolidato.

A tal riguardo, come specificato in precedenza, gli amministratori hanno redatto la Relazione Integrata sulla gestione che comprende la DNF relativa all'esercizio 2022 in conformità agli articoli 3 e 4 del D. Lgs. 254/2016, di attuazione della Direttiva 2014/95/UE il cui contenuto si riferisce ai temi ambientali, sociali, al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva, utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte dal Gruppo TPER, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto dalle stesse.

L'Organo di controllo ha verificato l'assolvimento degli obblighi imposti dalla normativa in tema di redazione e pubblicazione della dichiarazione non finanziaria ed ha preso atto sull'adesione dell'attestazione di conformità rilasciata dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., in data odierna, in forza di quanto previsto dall'art. 3 comma 10, del D. Lgs. 254/2016.

In conclusione, possiamo quindi affermare che nel corso dell'attività di vigilanza esercitata da codesto Collegio, non sono emersi fatti e/o elementi significativi, tali da richiedere la segnalazione nella presente relazione.

Bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.lgs. n. 38/2005, nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle altre imprese consolidate ed 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 note illustrative.

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 *Standards Interpretation Committee (SIC)* ancora in vigore.

Il Bilancio consolidato del Gruppo TPER è stato composto a tecnica legale dei conti ai sensi di legge da parte della Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., che ha rilasciato apposita relazione, senza rilievi, né richiami di informazione, in data 13.05.2023.



Le società controllate, consolidate con il metodo integrale, sono le seguenti:

RAGIONE SOCIALE	CAPITALE SOCIALE	INTERESSENZA DEL GRUPPO (%)
Omnibus S.c.a.r.l.	80.000	51
TPF S.c.a.r.l.	10.000	97
TPB S.c.a.r.l.	10.000	85
Ma.Per S.r.l.	3.100.000	100
Dinamano PO S.p.A.	38.705.000	95,35
SST S.r.l.	500.000	51
Herm S.r.l.	10.840.000	94,95

Il Collegio evidenzia che il patrimonio di consolidamento al 31 dicembre 2022 è aumentato rispetto a quello del 31 dicembre 2021.

La situazione patrimoniale-finanziaria evidenzia un utile netto sul consolidato di euro 1.004.881, di cui un utile di competenza del Gruppo di euro 1.524.089 contro un utile di euro 6.941.309 (euro 6.721.291 di Gruppo) del precedente esercizio.

Il Collegio Sindacale ha rilevato la corrispondenza del Bilancio consolidato ai fatti e alle informazioni di cui lo stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali di TPER, nell'esercizio 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 in relazione al bilancio separato evidenziando che la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. abbia svolto le procedure finalizzate ad esprimere il proprio giudizio, con esito positivo, sulla coerenza della suddetta relazione con il bilancio e la conformità della stessa alle norme di legge.

Per quanto a nostra conoscenza, inoltre, gli amministratori nella redazione del bilancio in esame non hanno avuto necessità di avvalersi della possibilità di deroga prevista dall'art. 2425, quinto comma, del C.C. e dall'art. 5, comma primo, del decreto legislativo n. 38/2005.

Bilancio di esercizio

Il Collegio sindacale ha preso atto che l'Organo di amministrazione non ha redatto gli schemi di bilancio e note illustrative tramite l'utilizzo della cosiddetta "taxonomia XBRL" essendo menzionato in quanto TPER ha emesso titoli presso investitori istituzionali di valore unitario superiore a 100.000 euro, ai sensi dell'art.83, comma1, lettera b), del Regolamento Consob n. 11971/1999 (Emittenti).

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2022, 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) che comprendono le interpretazioni emesse dall'IFRIC.

Fermo restando che i compiti in materia di revisione legale e, quindi, il giudizio sul bilancio è attribuito in via esclusiva alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., si evidenzia che il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dai prospetti contabili (situazione



patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto e rendimento finanziario) e dalle note illustrative che includono i principi contabili e criteri di valutazione adottati per le singole poste di bilancio.

Inoltre:

- l'organo di amministrazione ha altresì predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 C.C.;
- la revisione legale è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.A. che ha predisposto la propria relazione ex art. 14 D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 ed ex art. 19 del Regolamento Europeo n. 537/2014 al bilancio d'esercizio che non ha evidenziato rilevi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio o richiami di informativa e, pertanto, il giudizio rilasciato è positivo;
- la Società di revisione ha predisposto inoltre, ad uso esclusivo del presente organo e per le finalità dell'art. 19 del D. Lgs. 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;
- i criteri di valutazione adottati, ad eccezione delle partecipazioni, sono gli stessi sia per il bilancio d'esercizio che per il bilancio consolidato e sono riportati nelle note illustrative.

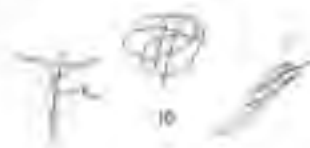
È quindi stato esaminato il progetto di bilancio in merito al quale vengono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, ed ai documenti che lo corredano, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio Sindacale ed a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- ai sensi dell'art. 2426, co. 5, c.c. il Collegio attesta che, per mero dovere di informazione, le "altre attività immateriali" non si riferiscono a "costi di impianto ed ampliamento" e neppure a "costi di sviluppo" aventi utilità pluriennale ancora da armonizzare;
- la Società non ha sottoscritto strumenti finanziari derivati neanche di copertura.

Il risultato netto accertato dall'Organo di amministrazione relativo al bilancio d'esercizio di TPER chiuso al 31 dicembre 2022, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per Euro 1.686.971 (contro Euro 5.119.009 del precedente esercizio).

Il Collegio ha ricevuto in data odierna la relazione predisposta dalla Società di revisione sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 ed ha preso atto:

- del giudizio sul bilancio di esercizio in essa riportato, dal quale emerge che lo stesso fornisce una rappresentazione veritiera e coerente della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso al 31/12/2022 redatti in conformità agli IFRS adottati dall'UE;
- dell'assenza di richiami di informativa;
- degli aspetti chiave della revisione contabile;
- del giudizio di coerenza e di conformità alle norme di legge della Relazione del Collegio di Amministrazione sulla gestione contenuta nel fascicolo di bilancio;



- degli altri giudizi richiesti dalla normativa vigente e le altre informazioni da comunicare in base alle norme regolamentari (D.Lgs. 39/2010 e Regolamento UE 537/2014), come dovute.

Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio; conclusioni

Sulla base di quanto sopra esposto e per quanto è stato portato a conoscenza del Collegio Sindacale ed è stato riscontrato dai controlli periodici svolti, si ritiene all'unanimità che non sussistano ragioni oggettive, anche alla luce della relazione predisposta dalla Società incaricata della revisione legale e del relativo giudizio sul bilancio, all'approvazione da parte Vostra del bilancio d'esercizio separato chiuso al 31 dicembre 2022 così come è stato redatto e proposto dall'Organo di amministrazione, nonché della proposta formulata dal Vostro Consiglio di amministrazione di destinazione dell'utile dell'esercizio (euro 1.686.971) a riserva legale (euro 84.349) e a riserva straordinaria (euro 1.602.622).

Bologna, 15.06.2023

Il Collegio Sindacale

Enrico Corsini, Presidente

Pierluigi Preti, Sindaco effettivo

Fabio Ceroni, Sindaco effettivo



TPER SPA

**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**

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022



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 "Decreto") e dell'articolo 5 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 e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, contenuta nel Bilancio Consolidato Integrato e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 29 maggio 2023 (di seguito "DNF").

L'esame limitato 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 (di seguito "GRI Standards") da essi individuato come standard di rendicontazione e identificabili all'interno del Bilancio Consolidato Integrato anche attraverso il simbolo **DNF**, posto nel titolo dei paragrafi rilevanti.

sGli 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.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

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 Rg. Imprese
Milano Monza Brianza Lodi 1207080055 Iscritta al n° 19644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60132 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 213231 - Bari 70122 Via Abate Gianna 72 Tel. 080 5690211 - Bergamo 24121 Largo Bolani 5 Tel. 035 220691 - Bologna 40126 Via
Angelo Finelli 8 Tel. 051 6180211 - Brescia 25122 Viale Duca d'Acosta 28 Tel. 030 3997504 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7332311 -
Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2480811 - Genova 16021 Piazza Pievepietra 9 Tel. 010 20041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081
36481 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90041 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A
Tel. 0521 275911 - Pescara 66127 Piazza Emanuele Imbri 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 5700251 - Torino 10122 Corso
Pelegrino 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Fellensene 90 Tel. 0422 606911 -
Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3486781 - Udine 33100 Via Foscolo 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albani 43 Tel. 0332
285039 - Verona 37125 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36000 Piazza Pontefandolo 9 Tel. 0444 322111

www.pwc.com/it



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. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene 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 di *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 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 Integrato 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 Decreto;
 - b. politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'articolo 3 Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - c. principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'articolo 3 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 discussioni con il personale della Direzione della 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 capogruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai 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.
- sempre per la Tper SpA, che abbiamo selezionato sulla base delle sue attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, 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 2022 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, 13 giugno 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti
(Revisore legale)



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 2022, 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 anche la sintesi dei più significativi 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 2022 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 77831 Fax 02 7783240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 I.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese
Milano Monza Brianza Lodi 12779880155 Iscritta al n° 19644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gianna 72 Tel. 080 3540211 - Bergamo 24121 Largo Solotti 5 Tel. 035 220601 - Bologna 40126 Via
Angelo Faelli 8 Tel. 051 6686211 - Brescia 25121 Viale Duse d'Arona 28 Tel. 030 3607501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 -
Firenze 50021 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16123 Piazza Picciopetra 9 Tel. 010 290021 - Napoli 80123 Via dei Mille 16 Tel. 081
36081 - Padova 35128 Via Vicenza 4 Tel. 049 8730811 - Palermo 90143 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A
Tel. 0521 275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4543711 - Roma 00154 Largo Febbetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso
Palestro 30 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Palisani 90 Tel. 0422 696911 -
Trieste 34125 Via Cesare Battisti 28 Tel. 040 3480781 - Udine 33000 Via Foscolle 43 Tel. 0432 25780 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332
285039 - Verona 37135 Via Francia 23/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontefrandolfo 9 Tel. 0444 393331

www.pwc.com/it



Aspetti chiave

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Ristori Covid 19

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 “Stime e valutazioni” e nota 19 “Altri ricavi”

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 della Società ha effettuato 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 2022, come si evince nella nota 19 “Altri ricavi”, 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 di pertinenza della Società, comporti la necessità di individuare il criterio di ripartizione che verrà utilizzato per la allocazione dei fondi stanziati a beneficio del settore tra le aziende ad esso appartenenti e di valutare l'emersione di eventuali sovra o sotto compensazioni.

Abbiamo effettuato la comprensione dell'approccio adottato dalla Direzione della Società nell'identificazione dei principali rischi e delle criticità inerenti all'iscrizione dei ristori e delle assunzioni definite nel processo di valutazione.

Abbiamo ottenuto il dettaglio delle stime effettuate dalla Direzione, verificandone la ragionevolezza, con riferimento all'importo riconosciuto nella voce “Altri ricavi” del conto economico al 31 dicembre 2022 ed i criteri utilizzati per definire la recuperabilità degli ammontari iscritti come contropartita nella voce “Altre attività correnti”, sulla base della normativa vigente e della prassi seguite dal settore negli esercizi 2020 e 2021.

Abbiamo ripercorso l'analisi effettuata dalla Direzione, tenendo conto delle prassi di settore, al fine di individuare la presenza di eventuali sovra compensazioni.

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 2022.

Abbiamo infine verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa presentata nelle note “Stime e valutazioni” e “Altri Ricavi” incluse nelle Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022.



Aspetti chiave
Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Valutazione dei fondi rischi ed oneri

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022: “Principi contabili e criteri di valutazione applicati – Fondi per accantonamenti”, “Stime e valutazioni” e nota 13 “Fondi per accantonamenti”

Il valore dei fondi per accantonamenti iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022 ammonta a circa 38,7 milioni di Euro e rappresenta circa il 14 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 per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti 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 circa la congruità delle passività iscritte nella situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. 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 i 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 nel bilancio consolidato. 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 alla nota "Fondi per accantonamenti".

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.

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 2022, 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 2022 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 2022 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, 13 giugno 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Roberto Sollevanti'.

Roberto Sollevanti
(Revisore legale)



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 2022, 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 anche la sintesi dei più significativi 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 2022 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 03979880135 Iscritta al n° 109644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60133 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gianna 70 Tel. 080 3540211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 220691 - Bologna 40126 Via
Angelo Faelli 8 Tel. 051 6086211 - Brescia 25121 Viale Dora d'Adda 28 Tel. 030 3607301 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 -
Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16123 Piazza Picciopetra 9 Tel. 010 290041 - Napoli 80122 Via dei Mille 16 Tel. 081
39481 - Padova 35238 Via Vicenza 4 Tel. 049 8794811 - Palermo 90143 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A
Tel. 0521 275911 - Pescara 66227 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4543711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso
Palestro 30 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Polissani 90 Tel. 0422 606411 -
Trieste 34125 Via Cesare Battisti 28 Tel. 040 3480781 - Udine 33000 Via Foscolo 43 Tel. 0432 25780 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332
285030 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8203001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelanello 9 Tel. 0444 393321

www.pwc.com/it



Aspetti chiave

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Ristori Covid 19

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 “Stime e valutazioni” e nota 19 “Altri ricavi”.

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 della Società ha effettuato 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 2022, come si evince nella nota 19 “Altri ricavi”, 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 di pertinenza della Società, comporti la necessità di individuare il criterio di ripartizione che verrà utilizzato per la allocazione dei fondi stanziati a beneficio del settore tra le aziende ad esso appartenenti e di valutare l'emersione di eventuali sovra o sotto compensazioni.

Abbiamo effettuato la comprensione dell'approccio adottato dalla Direzione della Società nell'identificazione dei principali rischi e delle criticità inerenti all'iscrizione dei ristori e delle assunzioni definite nel processo di valutazione.

Abbiamo ottenuto il dettaglio delle stime effettuate dalla Direzione, verificandone la ragionevolezza, con riferimento all'importo riconosciuto nella voce “Altri ricavi” del conto economico al 31 dicembre 2022 ed i criteri utilizzati per definire la recuperabilità degli ammontari iscritti come contropartita nella voce “Altre attività correnti”, sulla base della normativa vigente e della prassi seguite dal settore negli esercizi 2020 e 2021.

Abbiamo ripercorso l'analisi effettuata dalla Direzione, tenendo conto delle prassi di settore, al fine di individuare la presenza di eventuali sovra compensazioni.

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 2022.

Abbiamo infine verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa presentata nelle note “Stime e valutazioni” e “Altri Ricavi” incluse nelle Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022.



Aspetti chiave

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Valutazione dei fondi rischi ed oneri

Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022: "Principi contabili e criteri di valutazione applicati – Fondi per accantonamenti", "Stime e valutazioni" e nota 12 "Fondi per accantonamenti"

Il valore dei fondi rischi ed oneri iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022 ammonta a circa 36,5 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 per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti 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 circa la congruità delle passività iscritte nella situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. 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 i 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 nel bilancio d'esercizio. 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 alla voce "Fondi per accantonamenti".

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 2022, 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 2022 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 2022 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, 13 giugno 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti
(Revisore legale)

move

BILANCIO
INTEGRATO **2022**



TRASPORTO PASSEGGERI EMILIA-ROMAGNA S.P.A. — Sede legale Via di Saliceto, 3 - 40128 Bologna
Tel 051.350111 | P.IVA e C.F. 03182161202 C.C.I.A.A. Bologna | REA 498539 | Tribunale Bologna
Capitale Sociale Euro 68.492.702,00
www.tper.it