

# Bilancio integrato 2021



# Sommario

<b>RELAZIONE INTEGRATA SULLA GESTIONE</b>	<b>6</b>
<b>LETTERA AGLI STAKEHOLDER</b> DNF	<b>6</b>
<b>TPER IN SINTESI</b> DNF	<b>8</b>
<b>PRESENTAZIONE DEL BILANCIO INTEGRATO E NOTA METODOLOGICA</b> DNF	<b>11</b>
DNF – DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016	11
<b>TPER</b> DNF	<b>16</b>
<b>CONTESTO, STRATEGIE E IMPATTI</b>	<b>18</b>
CONTESTO DI RIFERIMENTO E SCENARI	18
IL CONTESTO NORMATIVO E REGOLATORIO	19
LA PIANIFICAZIONE LOCALE	24
STRATEGIA E OBIETTIVI	29
LA TASSONOMIA DELL'UNIONE EUROPEA – LE ATTIVITÀ SOSTENIBILI	35
ANALISI DI MATERIALITÀ DNF	<b>38</b>
<b>LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA</b> DNF	<b>44</b>
GESTIONE OPERATIVA E PRINCIPALI EVENTI DEL 2021	44
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DEL GRUPPO	49
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA RICLASSIFICATA DEL GRUPPO	50
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DELLA CAPOGRUPPO	51
SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA RICLASSIFICATA DELLA CAPOGRUPPO	51
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO DNF	<b>52</b>
ANALISI DELL'IMPATTO ECONOMICO SUL TERRITORIO DNF	<b>54</b>
IL VALORE ESTESO DI TPER (DIRETTO, INDIRETTO, INDOTTO) DNF	<b>55</b>
LA CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO	62
<b>IL GOVERNO SOCIETARIO</b> DNF	<b>63</b>
GOVERNANCE E STRUTTURA SOCIETARIA	63
ADESIONI AD ASSOCIAZIONI ED INIZIATIVE ESTERNE DNF	<b>67</b>
IL MODELLO DI CONTROLLO, LE MISURE DI CONTRASTO ALLA CORRUZIONE DNF	<b>68</b>
IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO E LE POLITICHE DNF	<b>70</b>
LA GESTIONE DEI RISCHI DNF	<b>73</b>
IL RISPETTO DELLE NORME – LA COMPLIANCE NORMATIVA DNF	<b>79</b>
LA GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA DNF	<b>80</b>
<b>INFRASTRUTTURA, INNOVAZIONE E INVESTIMENTI</b>	<b>83</b>
I MEZZI TPER	83
GLI INVESTIMENTI DNF	<b>86</b>
PROGETTI DNF	<b>87</b>
L'INNOVAZIONE DNF	<b>89</b>
<b>SERVIZI PER IL TERRITORIO</b> DNF	<b>96</b>
I SERVIZI OFFERTI DNF	<b>96</b>
LA DISTRIBUZIONE DEI TITOLI DI VIAGGIO DNF	<b>98</b>
LA QUALITÀ DEI SERVIZI DNF	<b>99</b>
COMUNICAZIONE, INFORMAZIONE, ASCOLTO DNF	<b>100</b>
SICUREZZA DNF	<b>100</b>
CUSTOMER SATISFACTION DNF	<b>101</b>
<b>SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</b> DNF	<b>104</b>
IL CONTRIBUTO DI TPER DNF	<b>107</b>

GESTIONE DEI RIFIUTI <b>DNF</b>	121
PRODUZIONE DI RIFIUTI E CATENA DEL VALORE <b>DNF</b>	122
RISORSE IDRICHE <b>DNF</b>	124
<b>L'ORGANIZZAZIONE INTERNA – LE RISORSE UMANE <b>DNF</b></b>	<b>126</b>
LABOUR PRACTICE <b>DNF</b>	126
VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE <b>DNF</b>	127
DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ <b>DNF</b>	133
SALUTE E SICUREZZA <b>DNF</b>	136
FORMAZIONE E EDUCAZIONE <b>DNF</b>	140
<b>L'IMPEGNO DI TPER NEL TERRITORIO <b>DNF</b></b>	<b>143</b>
TERRITORIO E COMUNITÀ LOCALI	143
COMUNITÀ LOCALI <b>DNF</b>	144
AZIONISTI PUBBLICI – ISTITUZIONI LOCALI DEI TERRITORI DI OPERATIVITÀ – AGENZIE DELLA MOBILITÀ <b>DNF</b>	146
FORMAZIONE E EDUCAZIONE <b>DNF</b>	147
LA CRESCITA SOCIALE <b>DNF</b>	148
MARKETING COMMUNICATION	149
ALTRE INIZIATIVE <b>DNF</b>	149
<b>FATTI DI RILIEVO SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE <b>DNF</b></b>	<b>153</b>
CONFLITTO RUSSIA UCRAINA	153
AUMENTO COSTI ENERGIA	153
AUMENTO INFLAZIONE	153
<b>PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO</b>	<b>154</b>
<b>GRI CONTENT INDEX - INDICE DEGLI INDICATORI GRI <b>DNF</b></b>	<b>155</b>
<b>BILANCIO CONSOLIDATO 2021</b>	<b>162</b>
<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA</b>	<b>163</b>
<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO</b>	<b>166</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO</b>	<b>168</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO</b>	<b>169</b>
<b>NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO</b>	<b>171</b>
PREMESSA - INFORMAZIONI GENERALI	171
MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DEI BILANCI, METODOLOGIE E PRINCIPI CONTABILI APPLICATI	171
PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI	175
<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA</b>	<b>194</b>
1. ATTIVITÀ MATERIALI	194
2. ATTIVITÀ IMMATERIALI	195
3. ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO E PASSIVITÀ PER BENI IN LEASING	196
4. PARTECIPAZIONI	197
5. ATTIVITÀ FINANZIARIE	198
6. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE	199
7. ATTIVITÀ COMMERCIALI	200
8. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	201
9. ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	201
10. ALTRE ATTIVITÀ	202
11. PATRIMONIO NETTO	202
12. PASSIVITÀ COMMERCIALI	203
13. FONDI PER ACCANTONAMENTI	204
14. PASSIVITÀ FINANZIARIE	207

<b>15. ALTRE PASSIVITÀ</b>	208
<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO</b>	<b>210</b>
<b>16. RICAVI PER SERVIZI LINEA TPL</b>	210
<b>17. RICAVI PER SERVIZI DI LINEA FERROVIARIA</b>	210
<b>18. RICAVI PER PARCHEGGI E CAR SHARING</b>	211
<b>19. ALTRI PROVENTI</b>	211
<b>20. COSTO PER IL PERSONALE</b>	212
<b>21. COSTI PER SERVIZI</b>	212
<b>22. MATERIE PRIME E MATERIALI</b>	213
<b>23. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI</b>	214
<b>24. ALTRI COSTI OPERATIVI</b>	214
<b>25. AMMORTAMENTI</b>	214
<b>26. SVALUTAZIONE E RIPRISTINI DI VALORE</b>	215
<b>27. VARIAZIONE DEI FONDI PER ACCANTONAMENTI</b>	215
<b>28. PROVENTI FINANZIARI</b>	215
<b>29. ONERI FINANZIARI</b>	216
<b>30. QUOTA DELL'UTILE (PERDITA) DI PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO</b>	216
<b>31. ONERI FISCALI</b>	216
<b>UTILE PER AZIONE</b>	217
ALTRE INFORMAZIONI FINANZIARIE	218
<b>ORDINATIVI PER INVESTIMENTI</b>	228
SOVVENZIONI, CONTRIBUTI, INCARICHI RETRIBUITI E VANTAGGI ECONOMICI L. 124/2017	228

## **BILANCIO TPER S.P.A. 231**

<b>SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA</b>	<b>231</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>235</b>
<b>CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO</b>	<b>235</b>
<b>PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO</b>	<b>237</b>
<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b>	<b>238</b>
<b>NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO TPER S.P.A.</b>	<b>240</b>
INFORMAZIONI GENERALI	240
CONFORMITÀ AGLI IFRS	240
PRESENTAZIONE DEL BILANCIO	240
PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONI	241
FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	244
<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA</b>	<b>245</b>
1. ATTIVITÀ MATERIALI	245
2. ATTIVITÀ IMMATERIALI	246
3. ATTIVITÀ PER DIRITTI D'USO E PASSIVITÀ PER BENI IN LEASING	247
4. PARTECIPAZIONI	248
5. ATTIVITÀ FINANZIARIE	249
6. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE	251
7. ATTIVITÀ COMMERCIALI	252
8. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	253
9. ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	253
10. ALTRE ATTIVITÀ	254
11. PATRIMONIO NETTO	254
12. PASSIVITÀ COMMERCIALI	256
13. FONDI PER ACCANTONAMENTI	257

14. PASSIVITÀ FINANZIARIE _____	259
15. ALTRE PASSIVITÀ _____	260
<b>INFORMAZIONI SULLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO _____</b>	<b>262</b>
16. RICAVI PER SERVIZI LINEA TPL _____	262
17. RICAVI PER SERVIZI DI LINEA FERROVIARIA _____	262
18. RICAVI PER PARCHEGGI E CAR SHARING _____	262
19. ALTRI RICAVI E PROVENTI _____	263
20. COSTO PER IL PERSONALE _____	263
21. COSTI PER SERVIZI _____	264
22. MATERIE PRIME E MATERIALI _____	265
23. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI _____	265
24. ALTRI COSTI OPERATIVI _____	265
25. AMMORTAMENTI _____	266
26. SVALUTAZIONE E RIPRISTINI DI VALORE _____	266
27. VARIAZIONE DEI FONDI PER ACCANTONAMENTI _____	266
28. PROVENTI FINANZIARI _____	266
29. ONERI FINANZIARI _____	267
30. ONERI FISCALI _____	267
UTILE PER AZIONE _____	269
<b>INFORMAZIONI SUL RENDICONTO FINANZIARIO _____</b>	<b>270</b>
GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI _____	270
INFORMAZIONI INTEGRATIVE SUGLI STRUMENTI FINANZIARI _____	274
DETERMINAZIONE DEL <i>FAIR VALUE</i> _____	275
ALTRE INFORMAZIONI _____	276
<b>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE _____</b>	<b>280</b>
<b>RELAZIONI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE _____</b>	<b>292</b>
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE - REVISIONE DNF _____	293
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE - BILANCIO CONSOLIDATO _____	297
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE - REVISIONE BILANCIO TPER S.P.A. _____	302

# Relazione integrata sulla gestione

## Lettera agli stakeholder



TPER compie 10 anni e in occasione di questa importante ricorrenza il dialogo con gli *stakeholder* si arricchisce di un nuovo strumento. Il 2021, infatti, è il primo anno in cui l'azienda presenta un bilancio integrato, raccogliendo in un unico documento sia le informazioni economico-finanziarie, definite secondo le norme e i principi di riferimento, sia le dichiarazioni non finanziarie (DNF) e gli aspetti collegati ai temi della sostenibilità.

La decisione di integrare la rendicontazione di sostenibilità con il bilancio societario e consolidato non è pura formalità, ma la naturale conseguenza delle scelte strategiche operate dall'azienda nello stesso piano industriale portato avanti negli anni recenti, scelte che hanno accompagnato TPER nel percorso di crescita quale gruppo della mobilità sostenibile.

Il nuovo bilancio integrato comprende la Relazione integrata sulla gestione, che a sua volta include le tematiche DNF e sostenibilità secondo le modalità previste dal D.lgs. 254/2016 oltre che nel rispetto degli standard internazionali GRI, il bilancio consolidato del Gruppo e infine il bilancio di TPER S.p.A.

Si tratta pertanto 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.

L'importanza riservata ai fattori ESG (Environmental, Social, Governance) all'interno del testo indica da un lato una forte attenzione a queste tematiche dal punto di vista della rendicontazione, dall'altro 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.

Anche nel 2021 TPER ha confermato la selezione di 9 SDGs sui 17 individuati dalle Nazioni Unite, cui intende contribuire con le proprie attività di servizio ed industriali. Gli SDGs, insieme agli obiettivi materiali, sono stati considerati in fase di pianificazione, stabilendo anche specifici obiettivi di valutazione basati su aspetti legati alla sostenibilità.

Questi temi sono importanti, e forse con maggiore rilievo, pur nell'attuale situazione sanitaria, economico-finanziaria e geopolitica in continua evoluzione. In uno scenario ancora caratterizzato dalla sfida pandemica, che ha prodotto e sta producendo in tutto il settore della mobilità significative conseguenze sia dal punto di vista economico che in riferimento all'organizzazione del servizio e agli obiettivi aziendali, si aprono oggi anche prospettive di grave incertezza internazionale e crescenti tensioni culminate, nel febbraio 2022, con l'inizio della guerra in Ucraina. In particolare il forte aumento dei prezzi nel settore energetico già a partire dall'estate 2021 ha imposto ed impone la necessità di sviluppare iniziative di breve e lungo periodo per garantire la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento e contrastare l'aumento dei costi.

Le sfide che l'azienda si trova davanti sono quindi molteplici.

Questo bilancio, pur nelle difficoltà di un 2021 ancora fortemente interessato dalla situazione pandemica e dagli incrementi dei prezzi delle commodities, registra risultati economici positivi grazie alla stabilità aziendale, alla sana e prudente gestione intrapresa e resa stabile negli anni, alle competenze sviluppate in azienda per gestire ed attuare programmi a lungo termine, oltre che ai ristori previsti dalle norme adottate in questi anni, alle disponibilità di finanziamento e cofinanziamento previste dalle politiche pubbliche.

Ciò consente non solo di garantire la solidità aziendale, ma anche il mantenimento di un importante piano di investimenti materiali e immateriali. Al momento infatti la difficile situazione non ha avuto riflessi negativi sulle strategie di pianificazione e sull'ammontare degli investimenti stessi, che sono stati, nonostante tutto, molto rilevanti ed in linea con gli impegni assunti in periodo di pre-pandemia. Parimenti, è stata data massima attenzione al tema occupazione e gestione del personale, aspetto cruciale in aziende che come TPER sono *labour intensive*. È stato infatti mantenuto il piano di assunzioni previsto, sono state confermate le politiche di welfare e, sebbene con le necessarie differenze e dettate da esigenze di salute e sicurezza, sono state garantite le attività formative.

Le difficoltà e le incertezze non devono quindi allontanare dagli obiettivi di una gestione aziendale oculata e di uno sviluppo industriale resiliente e sostenibile: siamo tutti chiamati a fare la nostra parte per porre le basi di una transizione il più possibile giusta ed efficace.

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 o le risorse previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Con riferimento agli investimenti per il futuro, TPER ha approvato un ambizioso piano di interventi per il periodo 2022-2024 per un valore già definito per oltre 220 milioni di euro. 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).

Per queste importanti sfide sarà fondamentale la proficua collaborazione con gli azionisti e le istituzioni nel perseguire 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 all'inclusività e alla trasparenza, al suo interno così come verso tutti gli *stakeholder* esterni. Questo documento, che per la prima volta riunisce gli aspetti di rendicontazione contabili e sociali, vuole esserne un ulteriore e, confido, utile strumento.

La Presidente e Amministratore Delegato di TPER

Giuseppina Gualtieri

### Indicatori operativi

		2020	2021
I mezzi			
Bus di TPER	Numero	1187	1199
Bus partner TPER in TPB - TPF	Numero	219	277
Treni di TPER	Numero	16	16
Traffico, rete e infrastrutture			
Km offerti - gomma	Milioni di Km (Gruppo TPER)	42,7	45,9
I passeggeri – I clienti (Milioni di viaggi)		101,7	106,3
Iscritti al servizio di car sharing "corrente"	Numero	29.585	46.752

### 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.

KPI economici (in milioni di euro)		2020	2021
Ricavi e altri proventi operativi		266	288
Costi e altri oneri operativi		234	250
Margine operativo lordo - EBITDA		32	39
	<i>% su "Ricavi e altri proventi"</i>	12%	13%
Margine operativo - EBIT		4	14
	<i>% su "Ricavi e altri proventi"</i>	2%	5%
Risultato netto		4	7
	<i>% su "Ricavi e altri proventi"</i>	1%	2%



KPI patrimoniali (in milioni di euro)	2020	2021
Attività materiali	162	178
Attività immateriali	17	19
Attività per diritti d'uso	11	8
Patrimonio netto	165	172
Posizione finanziaria netta	31	53

KPI finanziari (in milioni di euro)	2020	2021
<i>ROI</i>	2%	6%
Capitale investito netto	196	225
Margine operativo - EBIT	4	14
<i>ROE</i>	2%	4%
Patrimonio netto	165	172
Risultato netto	4	7

### Indicatori sociali

		2020	2021
Il personale			
Dipendenti	Numero	2.487	2.320
Ore formazione	Numero	45.525	66.145

### Indicatori ambientali

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

				2020	2021
Percorrenza automezzi a metano	km	con	Incidenza sul totale	25%	28%
Percorrenza automezzi elettrici	km	con	Incidenza sul totale	8%	4%
Minore CO2 prodotta rispetto all'anno precedente (complessiva, esclusi i servizi ferroviari nell'anno 2019)		%		-6,11%	-4,64%

Minore emissione di % particolati rispetto all'anno precedente		-32,85%	-15,1%
Minore emissione di ossidi di azoto rispetto all'anno precedente		-22,17%	-3,4%
Minore emissione di % idrocarburi rispetto all'anno precedente		-20,71%	-2,1%
Minore emissione di monossido di carbonio rispetto all'anno precedente		-16,3%	+3,25%*
			(*leggero aumento rispetto all'anno precedente dovuto alla eccezionalità dell'anno 2020, in cui sono stati erogati minori km e si sono registrati minori consumi. Rispetto al triennio l'indicatore è pari a -13%)
CO2 risparmiata grazie all'utilizzo del tpl rispetto all'utilizzo dell'auto privata	Tonnellate	-96mila T di cui 200 per il servizio Corrente	-108mila T di cui 255 per il servizio Corrente

## Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica **DNF**



102-45 102-46 102-48 102-50 102-51 102-52 102-53 102-54

Il reporting integrato ha l'obiettivo di presentare a tutti gli stakeholder un documento che renda conto (accountability) della performance di un'impresa, seguendo un approccio al corporate reporting fondato sugli aspetti legati alla strategia e obiettivi, alla governance e alla performance economica, ambientale e sociale di un'impresa, in grado di creare valore condiviso, che duri nel tempo.

Tale approccio trova conferma in un quadro normativo e regolamentare in forte evoluzione, caratterizzato dalla proposta di Direttiva EU CSRD Corporate Sustainability Reporting Directive in corso di discussione in sede legislativa e di prossima entrata in vigore, che prevede in particolare l'integrazione dell'informativa di sostenibilità all'interno della Relazione sulla gestione al Bilancio consolidato.

La Relazione sulla gestione al Bilancio 2021 ("Relazione integrata sulla gestione") di TPER - Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A. e società controllate (di seguito "Gruppo TPER", "Gruppo" o anche "TPER") è stata redatta tenendo conto delle linee guida "International Integrated Reporting Framework" (<IR> Framework), aggiornate dalla Value Reporting Foundation. Il framework <IR> prevede, quali principi di riferimento, il focus strategico e l'orientamento al futuro, la connettività delle informazioni, le relazioni con gli stakeholder, la materialità, sinteticità, attendibilità e completezza, coerenza e comparabilità. Il framework <IR> indica anche gli elementi principali del contenuto di un reporting integrato: presentazione dell'Organizzazione e dell'ambiente esterno, governance, modello di business, rischi e opportunità, strategia e allocazione delle risorse, performance, prospettive, base di preparazione e presentazione.

### DNF – Dichiarazione Non Finanziaria ai sensi del D.lgs. 254/2016

La presente Relazione integrata sulla gestione, unitamente alle informazioni previste dal Codice Civile e dalla normativa di riferimento, comprende la Dichiarazione Consolidata Non Finanziaria (di seguito anche "Dichiarazione Non Finanziaria" o "DNF") di TPER, redatta in conformità agli articoli 3 e 4 del D.lgs 254/2016 (di seguito anche "Decreto"), 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, utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte dal Gruppo TPER, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto dalle stesse.

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).

L'informativa di sostenibilità contenuta nella Relazione integrata sulla gestione e che costituisce la DNF è redatta annualmente, in conformità alle metodologie e ai principi previsti dai GRI Sustainability Reporting Standards (opzione "In accordance – core"), pubblicati dal Global Reporting Initiative ("GRI Standards"). Si tratta dei GRI Standards definiti nel 2016, tenendo conto dei successivi aggiornamenti.

I dati quantitativi e le informazioni che costituiscono la DNF di TPER sono contenuti nei paragrafi della Relazione integrata sulla gestione identificati dalla successiva tabella di


raccordo. I contenuti relativi alla DNF vengono segnalati, per renderli più facilmente identificabili, dalla infografica **DNF**. In corrispondenza dei diversi paragrafi del testo vengono inoltre richiamati gli indicatori GRI Standards oggetto di rendicontazione  [nr indicatore/i GRI Standards].

Tabella di raccordo DNF		DNF – Dichiarazione Consolidata Non Finanziaria	
Relazione integrata sulla gestione			
Capitolo	Paragrafo		
Nota metodologica – Presentazione del Bilancio integrato	-	Criteri di redazione	
TPER	TPER	Profilo dell'organizzazione	
Contesto, strategie e impatti	Analisi di materialità	Analisi di materialità	
GRI Content Index	-	GRI Content index	
Capitolo	Paragrafo	Contenuti riferiti ad ambiti specifici D.lgs254/2016 – Art.3	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016
La sostenibilità economica e finanziaria	Valore economico distribuito / Analisi dell'impatto economico sul territorio	Valore economico direttamente generato e distribuito  Proporzioni di spesa verso i fornitori locali	
Il governo societario	Governance e struttura societaria	Modello aziendale di gestione ed organizzazione delle attività dell'impresa.	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Sociale
Il governo societario	Governance e struttura societaria / modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione / Il sistema di gestione integrato e le politiche / La gestione responsabile della catena di fornitura	Politiche praticate dall'impresa.	Rispetto diritti umani Lotta contro la corruzione attiva e passiva
Infrastruttura, innovazione e investimenti	I mezzi TPER / Progetti / L'innovazione		Ambiente
Servizi per il territorio	La qualità dei servizi / Comunicazione, informazione, ascolto / Sicurezza / Customer satisfaction		Sociale
Sostenibilità ambientale	Il contributo di TPER / Gestione dei rifiuti / Produzione di rifiuti e catena del valore / Risorse idriche		Ambiente
L'organizzazione interna / Le risorse umane	Labour practice / Valorizzazione delle risorse umane / Formazione e educazione		Personale
L'impegno di TPER nel territorio	Territorio e comunità locali / Comunità locali / Azionisti pubblici – Istituzioni locali del territorio / Formazione ed educazione / La		Sociale

	crescita sociale / Marketing communication / Altre iniziative		
Il governo societario	La gestione dei rischi	Principali rischi, generati o subiti, impatti associati e relative modalità di gestione.	Lotta contro la corruzione attiva e passiva
Sostenibilità ambientale	Cambiamenti climatici / Il contributo di TPER / Risorse idriche / Gestione dei rifiuti	Ambiente - risorse energetiche, risorse idriche.	Ambiente
Sostenibilità ambientale	Cambiamenti climatici / Il contributo di TPER	Ambiente - Emissioni di gas ad effetto serra e le emissioni inquinanti in atmosfera.	Ambiente
Il governo societario	La gestione responsabile della catena di fornitura	Aspetti Sociali.	Sociale Rispetto diritti umani
	Il rispetto delle norme – la compliance normativa		
Servizi per il territorio	I servizi offerti / La distribuzione dei titoli di viaggio / La qualità dei servizi / Comunicazione, informazione, ascolto / Sicurezza / Customer satisfaction		
L'impegno di TPER nel territorio	Territorio e comunità locali / Comunità locali / Azionisti pubblici – Istituzione locali del territorio / Formazione ed educazione / La crescita sociale / Marketing communication / Altre iniziative		
L'organizzazione interna – Le risorse umane	Labour practice / Valorizzazione delle risorse umane / Diversità e pari opportunità / Salute e sicurezza / Formazione e educazione	Aspetti attinenti alla gestione del personale.	Diritti umani Personale
L'organizzazione interna – Le risorse umane	Labour practice	Rispetto dei diritti umani.	Diritti umani
Il governo societario	Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	Lotta contro la corruzione sia attiva sia passiva.	Lotta contro la corruzione attiva e passiva

La Relazione integrata sulla gestione contiene in allegato un indice di riepilogo delle informazioni relative ai diversi ambiti trattati (GRI Content Index), che costituisce parte integrante della DNF, in modo tale da consentire la tracciabilità degli indicatori e delle altre informazioni quantitative e qualitative presentati all'interno del documento.

I principi generali applicati per la redazione della Dichiarazione Non Finanziaria sono quelli stabiliti dai GRI Standards: rilevanza, inclusività, contesto di sostenibilità, completezza, equilibrio tra aspetti positivi e negativi, comparabilità, accuratezza, tempestività, affidabilità e chiarezza.

Gli indicatori di performance utilizzati sono quelli previsti dagli standard di rendicontazione adottati, rappresentativi degli specifici ambiti di sostenibilità e coerenti con l'attività svolta da TPER e gli impatti da essa prodotti. La selezione di tali indicatori è stata effettuata sulla base dell'analisi di rilevanza ("materialità") prevista dai GRI Standards, e delle tematiche

richiamate dal D.lgs 254/2016, così come descritto nel capitolo *Contesto, strategie, impatti*, paragrafo *Analisi di materialità*. I temi materiali individuati sono coerenti con quanto indicato dalle linee guida <IR>, che definiscono materiali quegli aspetti che incidono significativamente sulla capacità, per un'organizzazione, di creare valore nel breve, medio e lungo termine.

I GRI Standard consentono alle imprese di riportare informazioni sugli impatti più significativi delle loro attività e relazioni commerciali sull'economia, l'ambiente, le persone. Tali impatti, che sono in molti casi finanziari (o che possono avere impatti finanziari nel tempo) sono di primaria importanza per lo sviluppo sostenibile e per gli stakeholder delle organizzazioni e sono al centro del reporting di sostenibilità. Pertanto, gli impatti sono importanti anche per coloro che sono interessati alle prestazioni finanziarie dell'impresa e alla sua performance e capacità di durare nel lungo termine. Il reporting di sostenibilità è quindi fondamentale per il reporting finanziario ed il valore dell'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 e per la sua valutazione finanziaria.

La Dichiarazione Non Finanziaria tiene conto della 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)", integrando 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.

Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni qualitative e quantitative contenuti nella Dichiarazione Consolidata Non Finanziaria di TPER, si riferisce alla performance della capogruppo TPER – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A. e società controllate, così come risultanti dal bilancio consolidato del Gruppo TPER chiuso al 31 dicembre 2021.

Le informazioni quantitative per le quali è stato fatto ricorso a stime sono segnalate nelle diverse sezioni del presente documento.

Con riferimento alle tematiche ambientali (energia ed emissioni), i dati presentati comprendono anche quelli riferiti ai partner operativi del servizio su gomma nei due bacini di Bologna e Ferrara.

Al fine di permettere il confronto dei dati nel tempo e la valutazione dell'andamento delle attività di TPER sono stati inseriti i dati comparativi relativi ai due esercizi precedenti.

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 *Contesto, strategie, impatti*, paragrafo *La tassonomia dell'Unione Europea – le attività sostenibili*.

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. Rappresenta un’eccezione il dato relativo alla localizzazione dei fornitori, secondo il GRI 204-1, che si riferisce alla proporzione di spesa verso fornitori locali.

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

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di TPER – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A. in data 27 maggio 2022. 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](http://www.tper.it), area Società Trasparente. Per richiedere maggiori informazioni in merito è possibile rivolgersi al seguente indirizzo: [sostenibilita@tper.it](mailto:sostenibilita@tper.it).



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).

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 perseguito 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 filoviarari 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.

## Contesto, strategie e impatti

### Contesto di riferimento e scenari

Considerando il quadro globale, il 2021 è stato ancora caratterizzato dagli impatti della pandemia da Covid-19. A inizio anno la prosecuzione delle campagne di vaccinazione e il sostegno da parte delle politiche economiche si sono riflessi in un miglioramento delle prospettive globali, pur restando incertezze legate all'evoluzione della pandemia e alle sue ripercussioni sull'economia, considerando in alcuni casi i ritardi nelle campagne di vaccinazione e il diffondersi di nuove varianti.

Dopo un diffuso rallentamento dell'attività economica nel terzo trimestre, alla fine del 2021 sono emersi segnali di un ritorno a una ripresa più sostenuta. L'inflazione è ulteriormente aumentata pressoché ovunque, risentendo soprattutto dei rincari dei beni energetici, di quelli degli input intermedi e della ripresa della domanda interna. A fine 2021 la ripresa si è rafforzata negli Stati Uniti e in altri paesi avanzati, mentre ha rallentato nell'area dell'euro, per effetto della risalita dei contagi e del perdurare delle tensioni sulle catene di approvvigionamento che ostacolano la produzione manifatturiera. L'inflazione ha toccato il valore più elevato dall'avvio dell'Unione monetaria, a causa dei rincari eccezionali della componente energetica, in particolare del gas, che risente in Europa anche di fattori di natura geopolitica. La situazione si è ulteriormente aggravata a inizio 2022 e l'attività economica globale ha mostrato segnali di rallentamento dovuti alla diffusione della variante Omicron del coronavirus e, successivamente, all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Gli effetti immediati del conflitto sulle quotazioni nei mercati finanziari globali sono stati significativi. I prezzi delle materie prime, soprattutto energetiche, per le quali la Russia detiene una quota rilevante del mercato mondiale, sono aumentati ulteriormente. Nel complesso, la guerra acuisce i rischi al ribasso per il ciclo economico mondiale e al rialzo per l'inflazione. Nell'area euro infatti, in marzo, secondo dati preliminari, l'inflazione al consumo si sarebbe portata al 7,5 per cento.

Con riferimento al PIL, a inizio 2021 in Italia la crescita è superiore alle attese. L'estensione della copertura vaccinale e l'incremento della mobilità hanno reso possibile la ripresa dei consumi di servizi da parte delle famiglie, che si è associata al recupero degli investimenti. È migliorata la fiducia di famiglie e imprese, permane tuttavia ancora cautela nelle prospettive di spesa, soprattutto tra i nuclei meno abbienti. La crescita delle esportazioni dell'Italia, che nel secondo trimestre è stata robusta e superiore a quella del commercio mondiale, è proseguita nel terzo. A fine anno, tuttavia, il PIL ha registrato una brusca frenata, per l'indebolimento sia nell'industria sia nel terziario dovuto al ristagno dei consumi e per il contributo negativo della domanda estera netta.

Nel 2021 il Governo, nell'ambito dello strumento finanziario per la ripresa dell'Unione europea (Next Generation EU), ha predisposto il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Il 25 aprile 2021 il Governo Draghi ha trasmesso al Parlamento il testo del PNRR, che il 30 aprile 2021 è stato ufficialmente inviato alla Commissione europea. Il PNRR italiano è stato approvato il 22 giugno dalla Commissione Europea e il 13 luglio 2021 dal Consiglio Economia e Finanza (Ecofin).

Il PNRR italiano prevede investimenti per un totale di 222,1 miliardi di euro: 191,5 miliardi di euro sono finanziati dall'Unione europea attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la

Resilienza (68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto e 122,6 miliardi sono prestiti), e ulteriori 30,6 miliardi di risorse nazionali sono parte di un Fondo complementare, finanziato attraverso lo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel Consiglio dei ministri del 15 aprile e autorizzato dal Parlamento, a maggioranza assoluta, nella seduta del 22 aprile.

La quota di risorse più consistente è destinata alla realizzazione dei progetti inseriti nella missione 2 (rivoluzione verde e transizione ecologica) che riceverà poco meno di 60 miliardi di euro. Alla missione 1 (digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) sono assegnati circa 40,7 miliardi, mentre alla missione 4 (istruzione e ricerca) quasi 31. Circa 25 miliardi saranno poi assegnati alle infrastrutture, quasi 20 a coesione e inclusione e circa 15 alla missione salute. Nel complesso, il 25 per cento delle risorse nel PNRR è dedicato alla transizione digitale, il 37,5 per cento agli investimenti per il contrasto al cambiamento climatico. Da evidenziare poi che il Piano destina 82 miliardi al Mezzogiorno sui 206 miliardi ripartibili secondo il criterio del territorio, corrispondenti a una quota del 40 per cento.

Tutti gli interventi previsti saranno realizzati entro 5 anni.

Al PNRR, si devono poi affiancare i 13 miliardi del React EU, il Pacchetto di assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori di Europa, altro strumento del NextGeneration UE, risorse che vengono spese negli anni 2021-2023. Parliamo quindi, in totale, di 235,12 miliardi di euro di risorse. L'Italia è la prima beneficiaria in Europa dei due strumenti del NextGeneration UE.

Secondo stime della Banca d'Italia di fine 2021 il PIL avrebbe dovuto stabilizzarsi a livello pre-pandemia nel corso del 2022 e l'inflazione attenuarsi nel corso dell'anno, tornando moderata nel prossimo biennio. L'incertezza resta tuttavia elevata, con rischi sulla crescita orientati al ribasso, per via delle vicende geopolitiche di inizio 2022.

Le prospettive di crescita sono quindi oggi soggette a molteplici rischi, orientati prevalentemente al ribasso. Nello scenario più favorevole, che ipotizza una rapida risoluzione del conflitto e un significativo ridimensionamento delle tensioni a esso associate, la crescita del PIL sarebbe di circa il 3 per cento nel 2022 e nel 2023; l'inflazione si porterebbe, rispettivamente, al 4,0 e all'1,8 per cento. Nello scenario intermedio, formulato supponendo una prosecuzione delle ostilità, il PIL aumenterebbe attorno al 2 per cento in entrambi gli anni; l'inflazione sarebbe pari al 5,6 e al 2,2 per cento. Nello scenario più severo - che presuppone anche un'interruzione dei flussi di gas russo solo in parte compensata da altre fonti - il PIL diminuirebbe di quasi mezzo punto percentuale nel 2022 e nel 2023; l'inflazione si avvicinerebbe all'8 per cento nel 2022 e scenderebbe al 2,3 l'anno successivo. Questo ampio ventaglio di stime non tiene conto di possibili nuove risposte delle politiche economiche che saranno essenziali per contrastare le spinte recessive e le pressioni sui prezzi derivanti dal conflitto.

### Il contesto normativo e regolatorio

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 stanziati 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.

### **Misure per il settore dei trasporti post Covid-19.**

Con l'articolo 92 del DL Cura Italia (DL 18 del 2020 convertito in L. 27/2020) sono state previste, ai commi da 4-bis a 4-quater, disposizioni volte a tutelare le società che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con l'obiettivo di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus. Nello specifico il comma 4-bis incide direttamente sul rapporto tra gestori del trasporto pubblico locale e soggetti affidanti vietando espressamente la decurtazione di corrispettivi o l'applicazione di sanzioni o penali, anche se contrattualmente previste, in ragione delle minori percorrenze effettuate.

Con l'articolo 200 del DL Rilancio (DL n. 34 del 2020) è stato istituito un fondo presso il MIT, con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari (periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021) rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. (Originariamente il termine era il 31 dicembre 2020, poi modificato dal DL n. 137 del 2020).

L'importo del Fondo è stato aumentato di ulteriori 400 milioni di euro dal DL n.104 del 2020 (art. 44) e si è stabilito che possa essere utilizzato, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato.

Per l'attribuzione delle risorse del Fondo è stato emanato il Decreto interministeriale 340 del 2020 che ha disposto l'assegnazione alle Regioni, a titolo di anticipazione, di complessivi 412 milioni di euro su 500 totali stanziati, a compensazione dei mancati introiti per le aziende di trasporto pubblico locale nel periodo di lockdown, mentre 6,245 milioni sono attribuiti complessivamente alle gestioni governative.

Il DL n. 104 del 2020 ha previsto a questo proposito che, qualora la quota assegnata a titolo di anticipazione a ciascuna regione a valere sul fondo risulti superiore alla quota spettante a conguaglio, l'eccedenza dovrà essere versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva attribuzione alle altre Regioni per le medesime finalità. Il calcolo della riduzione dei ricavi è effettuato rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Si prevede inoltre che ciascuna Regione e Provincia autonoma sia autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa sopra indicata le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto di ripartizione del Fondo.

Il DL n. 137 del 2020 (c.d. "decreto Ristori") ha previsto (art.1) un contributo a fondo perduto alle imprese in difficoltà, tra cui rientrano taxi, NCC, gestioni di funicolari, skilift e

seggiovie, esteso poi dal DL n. 149/2020 (c.d. "decreto Ristori-bis) ad ulteriori tipologie di attività.

È stato inoltre istituito nello stato di previsione del MIMS, dalla legge di bilancio 2021 (L. n. 178 del 2020, art. 1, comma 816), un fondo finalizzato all'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, per compensare gli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di TPL.

Anche in materia di trasporto scolastico sono state attribuite risorse per supportare le perdite derivanti dalla pandemia di Covid-19. Risorse rilevanti sono inoltre destinate da diversi provvedimenti al finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi (ivi compreso l'utilizzo di parte delle risorse del Fondo sopra descritto).

La legge di bilancio 2021 (comma 649) ha poi previsto il sostegno del settore del trasporto con autobus anche per il 2021 tramite un fondo di 20 milioni di euro, destinato a compensare la riduzione dei ricavi nel settore dei servizi di trasporto di linea di persone effettuati su strada mediante autobus.

La legge di bilancio per il 2021 (comma 816) ha anche previsto un finanziamento per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, istituendo un apposito fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021, poi incrementati di 450 milioni di euro per l'anno 2021 dall'art. 51 del decreto L. 73/2021, che ha altresì previsto che una parte delle risorse del fondo, nel limite di 45 milioni di euro, possano essere utilizzate a compensazione dei maggiori costi sostenuti per la disinfezione e sanificazione dei mezzi di trasporto.

La dotazione iniziale del fondo di 200 milioni di euro, poi incrementata di 450 milioni dal DL n. 73 del 2021 (art. 51, co. 1), è stata rifinanziata per 80 milioni di euro per il 2022 dal DL n. 4 del 2022, convertito con L. 28 marzo 2022, n. 25 (art. 24, co. 1-5).

Il DL n. 4 del 2022 (articolo 24, commi 6-10), ha poi istituito un fondo di 15 milioni di euro per il 2022 per compensare le imprese del settore dei servizi di trasporto con autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico della riduzione dei ricavi conseguente all'epidemia da COVID-19, nonché incrementato di 5 milioni di euro per il 2022 il fondo per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing per l'acquisto di veicoli nuovi da parte delle stesse imprese.

Lo stesso DL n. 4 del 2022 ha altresì previsto (comma 5-bis dell'articolo 24) la possibilità di prorogare fino al 50 per cento della durata i contratti di servizio pubblico di cui sono titolari le imprese di trasporto pubblico locale e regionale ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370 del 2007.

### **Sospensione temporanea di disposizioni vigenti relative all'acquisto del materiale rotabile**

Il comma 7 dell'articolo 200 del DL Rilancio ha introdotto misure per contenere gli effetti negativi dell'emergenza da Covid-19 e per favorire lo sviluppo ed una attuazione tempestiva e rapida degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile, stabilendo

- Che non si applicano fino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi, viste le attuali difficoltà finanziarie delle Regioni, degli Enti locali e delle imprese esercenti i servizi

- Che non si applicano fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi.

### **Utilizzo delle risorse per attrezzaggio del parco rotabile per limitare i rischi epidemiologici per i passeggeri e per il personale viaggiante**

Con il comma 8 dell'articolo 200 del DL Rilancio è stato previsto che fino al 30 giugno 2021 le risorse statali per il rinnovo dei mezzi per il TPL potessero essere utilizzate, entro il limite del 5%, per limitare i rischi epidemiologici per i passeggeri e per il personale viaggiante.

### **Sospensione delle procedure di affidamento in corso e proroga degli affidamenti in atto**

Il comma 4-ter, art. 92 del DL Cura Italia ha sospeso tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, prevedendo la proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020, fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza.

### **Rimborso titoli di viaggio**

Con l'articolo 215 del DL Rilancio, in deroga alle ordinarie regole per cui i rimborsi non sono dovuti in caso di calamità naturali, di scioperi e di altre emergenze imprevedibili, è stata prevista una forma di ristoro in favore degli utenti pendolari dei servizi di trasporto pubblico che non abbiano potuto utilizzare i titoli di viaggio in conseguenza delle misure di contenimento stabilite per l'emergenza Covid-19.

### **Utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il contrasto all'emergenza Covid-19**

L'articolo 241 del DL Rilancio ha previsto che a decorrere dal 1° febbraio 2020 e per gli anni 2020 e 2021, le risorse Fondo Sviluppo e coesione fossero destinate a interventi volti a fronteggiare l'emergenza sanitaria, economica e sociale conseguente alla pandemia da COVID-19.

### **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:

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

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

### **La regolazione nazionale**

Con riferimento alla regolazione di settore, 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 2020 non sono intervenute variazioni significative nella regolazione vigente.

### **La pianificazione locale**

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 climalteranti del 20% al 2020 e del 40% al 2030 rispetto ai livelli del 1990, l'incremento al 20% al 2020 e al 27% al 2030 della quota di copertura dei consumi attraverso l'impiego di fonti rinnovabili, l'incremento dell'efficienza energetica al 20% al 2020 e al 27% al 2030.



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

Il PER si realizza attraverso Piani triennali di attuazione (PTA). Concluso il PTA 2017-2019, si è avviato il percorso partecipato verso il Piano triennale di attuazione 2021-2023.

### **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 CO<sub>2</sub> 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 sostenibile**

L’Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile è un documento volontario che la Città metropolitana ha redatto sulla base dell’impegno assunto in materia di sviluppo sostenibile. L’Agenda si interfaccia con gli strumenti che la legge attribuisce alle Città metropolitane, come il Piano Strategico 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.

### **Piano territoriale metropolitano PTM**

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

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

Il PTM è stato approvato in consiglio a maggio 2021.

### **Pums – Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile**

#### **Città Metropolitana di Bologna**

Il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo termine, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità, correlato e coordinato con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale. I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio. Il PUMS

della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali, analizzando con particolare attenzione gli spostamenti da e verso il capoluogo in considerazione del suo elevato potere attrattivo e su Imola.

Gli obiettivi:

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

Per il 2030 è l'Accordo di Parigi sul Clima (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.

### **Paesc del Comune di Bologna**

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

## Strategia e obiettivi

### Sistema dei trasporti e mobilità sostenibile

Il sistema di mobilità globale è in una fase di rilevante 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 \(weforum.org\)](https://www.weforum.org)).

Il sistema dei trasporti è fondamentale per le persone. Il settore è essenziale per uno sviluppo sostenibile ed ha il potenziale per rispondere all'esigenze di migliorare la vita delle persone e alle aspettative delle generazioni future. Il trasporto consente di accedere a ciò di cui si ha bisogno: posti di lavoro, mercati e beni, interazione sociale, cultura, istruzione.

Mobilità sostenibile significa 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 e farne cogliere l'effettiva opportunità in termini di sicurezza, tempi, comodità, efficacia, comfort. L'utilizzo di mezzi pubblici rende concretamente 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 (componente *Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile*) e sotto diversi profili, tra cui lo sviluppo del trasporto rapido di massa, lo sviluppo del biometano, la sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale. Rinnovo flotte bus e treni verdi, Installazione infrastrutture ricarica elettrica, Bus elettrici-filiera industriale.

Un profondo cambiamento per realizzare la transizione verde, ecologica e inclusiva del Paese favorendo l'economia circolare, lo sviluppo di fonti di energia rinnovabile e un'agricoltura più sostenibile.

Totale destinato alla Missione

**€ 59,46 mld**

**31,05 %**

dell'importo  
totale del PNRR

### 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)	
	<p><b>1 Sustainable mobility</b>  <b>Ridurre la sua dipendenza dai combustibili fossili</b>          Entro il 2030, ci saranno almeno 30 milioni di auto a emissioni zero in funzione</p> <p>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.</p> <p><b>Rendere disponibili scelte alternative</b>          Tutte le città di grandi e medie dimensioni mettono in atto i propri piani di mobilità urbana sostenibile entro il 2030.</p> <p><b>2 Smart mobility</b>          Entro il 2030, la bigliettazione elettronica integrata faciliterà il trasporto multimodale di passeggeri, senza soluzione di continuità. Il trasporto merci sarà dematerializzato.</p> <p><b>3 Resilient mobility</b>  <b>Costruire un mercato forte e resiliente</b>          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.</p> <p><b>Creare un sistema di mobilità equo e giusto per tutti</b>          Rendere la mobilità accessibile e conveniente in tutte le regioni e per tutti i passeggeri          Migliorare le condizioni dei lavoratori dei trasporti.</p> <p><b>Garantire i più elevati standard di sicurezza e protezione nel trasporto europeo</b>          Entro il 2050, il bilancio delle vittime per tutti i modi di trasporto nell'UE sarà vicino allo zero.</p>

### L'integrazione della sostenibilità nella pianificazione industriale di TPER

Il Piano industriale di TPER è stato disegnato secondo un approccio che ritiene che uno sviluppo sostenibile richieda azioni concrete. Le linee guida strategiche per le diverse aree di business sono state definite per 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.

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

<b>Piano industriale - obiettivi di sostenibilità</b>	
<b>Ambiente</b>	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
<b>Efficienza e qualità</b>	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
<b>Accessibilità</b>	Miglioramento del comfort per chi viaggia e garanzia di un servizio sostenibile per tutti, anche per chi non può permettersi mezzi di spostamento alternativi
<b>Sicurezza</b>	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 si pone l'obiettivo di fornire un significativo contributo al raggiungimento degli SDGs – Sustainable Development Goals, parte integrante dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con gli obiettivi dell'Unione Europea in materia di politiche di mobilità sostenibile. TPER ha identificato quale parte degli obiettivi del proprio Piano Industriale 9 dei 17 SDG, ritenuti prioritari in termini di contributo ed impegno al loro raggiungimento.

Due SDGs (**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 SDG e relative aree di impatto e azioni del Piano industriale sono di seguito rappresentati. Le azioni del piano e le relative aree di impatto sono trasversali e presentano livelli significativi di interconnessione.

SDG	SDG Target - (estratto)	Aree di impatto / Obiettivi TPER	Azioni piano
	<p><b>Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età</b></p> <p>3.4 Malattie non trasmissibili: prevenzione, trattamento e promozione benessere e salute mentale.</p> <p>3.6 Dimezzare il numero globale di morti e feriti incidenti stradali.</p> <p>3.9 Decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose e da contaminazione e inquinamento dell'aria, delle acque e del suolo.</p>	<p><b>Ambiente</b></p> <p><b>Sicurezza</b></p>	<p><b>Fattori evolutivi della mobilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte</li> <li>Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in 7 minuti</li> <li>Aumento flotta Car-sharing Corrente</li> <li>Linee full-electric - Utilizzo 100% energia elettrica da fonti rinnovabili per veicoli elettrici</li> </ul> <p><b>Parco mezzi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)</li> </ul> <p><b>Assetto industriale ed organizzativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Integrazione del sistema tariffario dei servizi gomma-gomma (Integrazione gratuita dei servizi di trasporto urbani per gli abbonati a tratte autobus extraurbane)</li> </ul>
	<p><b>Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni</b></p> <p>7.1 Garantire accesso a servizi energetici convenienti, affidabili e moderni.</p> <p>7.2 Aumentare quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia.</p> <p>7.3 Miglioramento efficienza energetica.</p>	<p><b>Ambiente</b></p> <p><b>Efficienza – Qualità</b></p>	<p><b>Fattori evolutivi della mobilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte</li> <li>Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in sette minuti</li> <li>Aumento flotta Car-sharing Corrente</li> <li>Linee full-electric - Utilizzo energia elettrica 100% da fonti rinnovabili per veicoli elettrici</li> </ul> <p><b>Parco mezzi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)</li> </ul> <p><b>Nuove tecnologie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppo di tecnologie innovative a supporto dei processi di manutenzione (automazione e misurazione di processo – strumenti di raccolta dati)</li> <li>Sviluppo tecnologico - Gestione innovativa della sosta</li> <li>Biometano</li> <li>Idrogeno</li> </ul>
	<p><b>Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti</b></p> <p>8.2 Standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il progresso tecnologico e</p>	<p><b>Efficienza e qualità</b></p> <p><b>Sicurezza</b></p>	<p><b>Fattori evolutivi della mobilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte</li> <li>Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in sette minuti</li> <li>Aumento flotta Car-sharing Corrente</li> <li>Linee full-electric - Utilizzo energia elettrica 100% da fonti rinnovabili per veicoli elettrici</li> </ul>



l'innovazione.

8.5 Occupazione piena e produttiva

8.8 Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori.



**Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile**

9.1 Infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui (accesso equo e conveniente per tutti).

9.4 Migliorare le infrastrutture e riconfigurare in modo sostenibile le industrie, aumentando l'efficienza nell'utilizzo delle risorse e adottando tecnologie e processi industriali più puliti.

9.5 Ricerca scientifica, migliorare le capacità tecnologiche del settore industriale - incoraggiare le innovazioni.

**Ambiente**

**Efficienza e qualità**

**Accessibilità**

**Assetto industriale ed organizzativo**

- Organizzazione e processi: modello organizzativo più efficiente, adeguandolo allo sviluppo settore e sue innovazioni
- Politiche di sviluppo delle risorse umane - Accordi di welfare aziendale

**Fattori evolutivi della mobilità**

- Sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte
- Utilizzo metano liquido
- Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in sette minuti
- Aumento flotta Car-sharing Corrente
- Linee full-electric - Utilizzo 100% energia elettrica da fonti rinnovabili per veicoli elettrici

**Parco mezzi**

- Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)

**Nuove tecnologie**

- Sviluppo di tecnologie innovative a supporto dei processi di manutenzione (automazione e misurazione di processo – strumenti di raccolta dati)
- Sviluppo tecnologico - Gestione innovativa della sosta
- Biometano
- Idrogeno



**Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni**

10.1 Raggiungere progressivamente e sostenere la crescita del reddito del 40% della popolazione nello strato sociale più basso.

10.2 Potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti.

10.7 Rendere più disciplinate, sicure, regolari e responsabili la mobilità delle persone

**Efficienza e qualità**

**Accessibilità**

**Fattori evolutivi della mobilità**

- Sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte
- Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in sette minuti
- Aumento flotta Car-sharing Corrente
- Linee full-electric - Utilizzo 100% energia elettrica da fonti rinnovabili per veicoli elettrici

**Parco mezzi**

- Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)

**Assetto industriale ed organizzativo**

- Integrazione del sistema tariffario dei servizi gomma-gomma (Integrazione gratuita dei servizi di trasporto urbani per gli abbonati a tratte autobus extraurbane)

**Qualità e sociale**

- Impegni per la qualità - Impegni per il sociale

**Fattori evolutivi della mobilità**

- Progetto Crealis - sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte
- Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in sette minuti
- Aumento flotta Car-sharing Corrente
- Linee full-electric - Utilizzo 100% energia



**Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili**

11.2 Garantire accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i

**Ambiente**

**Efficienza e qualità**

**Accessibilità**

trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani.

11.3 Potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile.

11.4 Proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo.

11.6 Entro il 2030, ridurre l'impatto ambientale negativo pro-capite delle città, prestando particolare attenzione alla qualità dell'aria.

11.a Supportare i positivi legami economici, sociali e ambientali tra aree urbane, periurbane e rurali rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale

11.b Entro il 2020, aumentare considerevolmente il numero di città e insediamenti umani che adottano e attuano politiche integrate e piani tesi all'inclusione, all'efficienza delle risorse, alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, alla resistenza ai disastri, e che promuovono e attuano una gestione olistica del rischio di disastri.

elettrica da fonti rinnovabili per veicoli elettrici

#### **Parco mezzi**

- Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)

#### **Nuove tecnologie**

- Digitalizzazione
- Sviluppo tecnologico - Gestione innovativa di attività collegate alla sosta

#### **Qualità e sociale**

- Impegni per la qualità - Impegni per il sociale



#### **Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo**

12.1 Programmi per il Consumo e la Produzione Sostenibili.

12.4 Raggiungere la gestione eco-compatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti durante il loro intero ciclo di vita.

#### **Accessibilità**

#### **Parco mezzi**

- Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)

#### **Nuove tecnologie**

- Sviluppo di tecnologie innovative a supporto dei processi di manutenzione (automazione e misurazione di processo – strumenti di raccolta dati)
- Digitalizzazione
- Sviluppo tecnologico - Gestione innovativa di attività collegate alla sosta

#### **Assetto industriale ed organizzativo**

- Organizzazione e processi: modello organizzativo più efficiente, adeguandolo allo sviluppo settore e sue innovazioni

#### **Fattori evolutivi della mobilità**

- Sostituzione di autobus con nuovi filobus per specifiche tratte



#### **Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico**

#### **Ambiente**

13.1 Rafforzare la capacità di ripresa e di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali

13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali

- Servizio People Mover - Monorotaia collegamento Stazione Centrale Bologna con aeroporto in sette minuti
- Aumento flotta Car-sharing Corrente
- Linee full-electric - Utilizzo 100% energia elettrica da fonti rinnovabili per veicoli elettrici
- Digitalizzazione

#### Parco mezzi

- Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano)

#### Assetto industriale ed organizzativo

- Integrazione del sistema tariffario dei servizi gomma-gomma (Integrazione gratuita dei servizi di trasporto urbani per gli abbonati a tratte autobus extraurbane)

#### Nuove tecnologie

- Digitalizzazione
- Sviluppo tecnologico - Gestione innovativa di attività collegate alla sosta



**Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile** -

17.14 Accrescere la coerenza politica per lo sviluppo sostenibile

17.17 Partnership efficaci nel settore pubblico, tra pubblico e privato e nella società civile.

*SDG 17 è trasversale rispetto ai diversi driver del Piano industriale TPER. Il perseguimento degli obiettivi di Piano e le relative azioni vedono nelle partnership, ai diversi livelli, una loro componente essenziale.*

## La tassonomia dell'Unione Europea – le attività sostenibili

### Obiettivi e Regolamento EU 2020/852

La Commissione Europea ha posto alla base del piano d'azione per il finanziamento della crescita sostenibile, un sistema armonizzato di classificazione delle attività economiche, la Tassonomia dell'Unione Europea. Obiettivo è quello di favorire ed orientare gli investimenti verso progetti e attività sostenibili, adottando a tale scopo un linguaggio comune, definendo ciò che è sostenibile.

Il Regolamento EU 2020/852 sulla Tassonomia, entrato in vigore il 12 luglio 2020, stabilisce le condizioni che un'attività economica deve soddisfare per essere considerata sostenibile da punto di vista ambientale e sociale, secondo un'Agenda che dovrebbe trovare una

completa definizione entro il 2022. Sono stati al momento definiti dalla Tassonomia sei obiettivi ambientali:

- 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 delegato (atto) della Commissione Europea del 6 luglio 2021 ha integrato il regolamento EU 2020/852, precisando il contenuto e le informazioni che le imprese devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili e specificando la metodologia per conformarsi a tale obbligo informativo.

Il Regolamento Delegato EU 2021/2130 della Commissione del 4 giugno 2021, che integra il regolamento EU 2020/852, approvato nel mese di dicembre 2021 dal Consiglio dell'Unione Europea, 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.

### **Informativa in materia di tassonomia EU (Art. 8 Regolamento)**

#### **Le informazioni richieste per l'esercizio 2021 (obiettivi climatici)**

Le disposizioni sulla tassonomia in vigore alla data della presente DNF 2021 richiedono di comunicare la percentuale delle attività ammissibili (eligible) rispetto ai primi due obiettivi ambientali (mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici) per i seguenti indicatori: Ricavi (Turnover) - Investimenti (Capex) - Costi operativi (Opex). Le attività ammissibili sono quelle attività comprese nella attuale tassonomia, indipendentemente dal fatto che tali attività soddisfino o meno uno o tutti i criteri di vaglio tecnico indicati nella tassonomia, dei quali si dovrà poi tener conto a partire dalla rendicontazione riferita all'esercizio 2022 per fornire le informazioni in merito all'allineamento (alignment) delle attività rispetto ai criteri tecnici.

#### **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.

## TPER: le attività ammissibili (eligible)

Per essere considerata ammissibile, un'attività economica deve rispondere ad alcuni requisiti: a) generare o avere l'obiettivo di generare ricavi verso terzi; b) rientrare nelle descrizioni / elenco delle attività di cui al Regolamento e regolamenti delegati, e c) avere associati criteri di vaglio tecnico applicabili.

L'individuazione delle attività economiche ammissibili o meno per TPER tiene conto della complessità e delle incertezze in merito all'applicazione di quanto attualmente previsto dalla Tassonomia EU. Si prevede che tali interpretazioni subiscano una evoluzione nel tempo, in parallelo al completamento della pubblicazione della regolamentazione di riferimento (rimanenti quattro obiettivi ambientali e obiettivi sociali), ai casi applicativi ed alle pratiche di reporting.

Al fine di riportare le informazioni sulle attività economiche idonee alla presente informativa nel 2021, TPER ha esaminato le attività del Gruppo e effettuato un'analisi dettagliata delle singole attività economiche idonee alla tassonomia in stretta collaborazione con i dipartimenti chiave del Gruppo (Controllo di Gestione, Consolidato, Internal Audit e Rischi).

Per svolgere lo screening in linea con quanto richiesto dal Regolamento e dagli atti delegati, successivamente sono state analizzate nel dettaglio le descrizioni delle singole attività incluse negli Allegati I e II, confrontandole con le attività di business del Gruppo che hanno costituito nel 2021 Ricavi, Investimenti e Costi operativi, determinando quanto inserito nella tabella di seguito riportata.

## Indicatori fondamentali di prestazione (KPI)

TPER Settori di attività	% Ricavi settore di attività rispetto al totale	Attività ammissibili alla Tassonomia EU		Quota % di fatturato ammissibile per ogni settore di attività (Taxonomy eligible)		
		Settore	Attività economiche	Ricavi	Investimenti	Costi operativi
Trasporto pubblico locale	88%	6. Trasporti	6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	100%	100%	100%
Altri servizi per la mobilità urbana	8,2%		6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	100%	100%	100%
Trasporto merci	3,8%		6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario 6.2 Trasporto ferroviario di merci	100%	100%	100%
	100%					

Nella tabella in particolare sono riportate le voci che corrispondono ai settori di attività aziendali. Le percentuali individuate si riferiscono all'incidenza sui ricavi.

La colonna % Ricavi settore di attività rispetto al totale riporta in percentuale il Fatturato come da Relazione Finanziaria annuale 2021 del Gruppo.

Nella colonna Attività ammissibili alla Tassonomia EU si riportano i settori e le attività economiche eligibili come da Regolamento e relativi allegati.

Nella colonna Quota % di fatturato ammissibile per ogni settore di attività si riportano le percentuali di attività economiche Taxonomy-eligible.

Per individuare le voci, sono state considerate le aree di attività di TPER a partire dalla contabilità aggregata (bilancio consolidato), allo scopo di verificare l'eventuale corrispondenza dei servizi di TPER rispetto ai settori e alle attività economiche contemplate dalla tassonomia. Per maggiori dettagli sulle informazioni utilizzate, si rimanda alla tabella del bilancio consolidato, capitolo altre informazioni finanziarie, paragrafo Settori operativi.

Si segnala che, in sede di verifica e applicazione dei criteri di vaglio tecnico (ai fini della rendicontazione del prossimo esercizio 2022) è possibile che una quota inferiore di attività soddisfi i criteri di contributo sostanziale delineati nella tassonomia. È oltremodo ragionevole ritenere che la quota delle attività che risulteranno allineate alla tassonomia possa poi aumentare nei successivi esercizi in relazione al processo di miglioramento dei progetti ed azioni tesi a diminuire l'impatto ambientale di TPER.

Per il futuro si prevede di lavorare al fine di redigere una procedura operativa.

## Analisi di materialità **DNF**



102-40 102-42 102-43 102-44 102-47 102-49 103-1 103-2 103-3

## Stakeholder

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.

Stakeholder	Funzioni coinvolte	Aspettative	Engagement		
			Attività	Strumenti	Risposta
Azionisti	Direzione, affari generali, area commerciale, comunicazione e PR	Condivisione standard qualità, pianificazione servizi, confronto sui risultati	Diversi incontri in un anno	Assemblee, incontri, presentazioni, scambi di comunicazioni	Presentazione progetti, piani, report e bilanci

Agenzie della mobilità e altri enti di regolazione, amministrazioni statali, altri enti	Direzioni	Rispetto norme e regole, rispetto contratti e carte di servizio	Incontri periodici	Incontri e scambio di comunicazioni	Report, indagini qualità
Università, istituti di ricerca	Direzioni	Sviluppo ricerca	Collaborazioni periodiche	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	Comunicazioni e 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

## I temi materiali

L'analisi di materialità è la valutazione degli aspetti che assumono particolare rilevanza per l'impresa e per i suoi stakeholder. Il processo consente di individuare le tematiche di sostenibilità che hanno impatti rilevanti (positivi e negativi) sia per TPER che per i suoi stakeholder. Per TPER l'analisi di materialità è uno strumento che consente di perfezionare i propri processi di rendicontazione interna e, nel tempo, di supportare la pianificazione delle proprie attività.

La Commissione Europea nella proposta della nuova Direttiva CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive* - aprile 2021) ed in precedenza nella Linee guida pubblicate nel giugno 2019 sull'informativa in materia di cambiamenti climatici (NFRD / *Non Financial Reporting Directive* - Direttiva 95/2014), ha integrato la definizione di temi materiali, introducendo il concetto di doppia materialità. Secondo tale approccio, i temi materiali sono a) aspetti che possono avere impatti significativi sullo sviluppo, sulle prestazioni e, di conseguenza, sul valore finanziario di un'impresa (*Financial Materiality*); b) ambiti e tematiche di carattere sociale e ambientale sui quali l'impresa, attraverso la

propria attività, ha un impatto rilevante (*Impact Materiality*). Le due direzioni della materialità sono interconnesse.

Tale analisi è svolta identificando gli aspetti maggiormente rilevanti per la rendicontazione, individuando le priorità e l'importanza relativa che i temi rivestono per TPER e per le diverse categorie di stakeholder.

L'analisi di materialità è stata effettuata in coerenza con i GRI Standards ed è stata aggiornata rispetto al precedente periodo 2020. Tale processo di aggiornamento non ha comportato modifiche strutturali, ma un miglioramento nella definizione delle tematiche materiali, per una maggiore coerenza con la pianificazione aziendale.

Il processo di identificazione delle tematiche rilevanti è articolato come segue:

- Mappatura degli stakeholder, ripartiti in categorie, per ciascuna delle quali sono stati seguiti diversi metodi di analisi dei temi da includere nella rendicontazione
- Riesame critico dei temi materiali identificati nel precedente Bilancio (DFN 2020)
- Analisi di benchmarking operatori nazionali ed internazionali
- Analisi driver piano industriale e relativi obiettivi e impegni in materia di SDG – Obiettivi di sviluppo sostenibile
- SASB (Sustainability Accounting Standards) - Materiality Finder
- Valutazione del management / responsabili di funzione
- Analisi documentale scenario di riferimento TPL: normativa e regolamentazione attività nazionale / regionale) - documenti indirizzo locale (PRIT - PUMS - PGU - Piano strategico metropolitano etc.) - priorità enti ed azionisti
- Risultati indagine periodica di customer satisfaction e comitati consultivi utenti / collettività - analisi reclami - materiali media
- Tematiche emerse da confronto con rappresentanti dipendenti / organizzazioni sindacali
- Validazione delle tematiche e della matrice di materialità da parte del top management (Presidente / Direttore Generale).

### **L'analisi dei SASB – Sustainability Accounting Standards - Materiality Finder - SASB**

Il tool SASB *Materiality Finder* è uno strumento previsto dal SASB – Sustainability Accounting Standards Board. Articolato per settori e temi materiali lo strumento consente di identificare le tematiche di settore che potrebbero influire sulle condizioni finanziarie o sulle prestazioni operative delle imprese. L'analisi è stata effettuata con lo scopo principale di verificare la coerenza dei temi materiali identificati con quanto risultante dal Materiality Finder SASB. L'analisi si è concentrata sul settore *Transportation – Rail / Road*, unitamente al segmento *Car rental & leasing*.

### **I temi materiali: le ragioni, perimetro di impatto e standard di rendicontazione**

Le ragioni che hanno portato alla identificazione dei temi materiali sono sintetizzate nella successiva tabella. Nella stessa tabella viene data evidenza del raccordo con gli ambiti del D.lgs 254/2016, che disciplina la redazione della Dichiarazione Non Finanziaria, e degli Indicatori (GRI Standards) utilizzati per l'accountability (rendicontazione) dei temi materiali. I diversi temi materiali identificati hanno un perimetro di impatto diverso, ma generalmente trasversale alla pluralità degli Stakeholder. Gli impatti delle tematiche sono generati da TPER, tramite le relazioni con i diversi *stakeholder* (interni ed esterni).

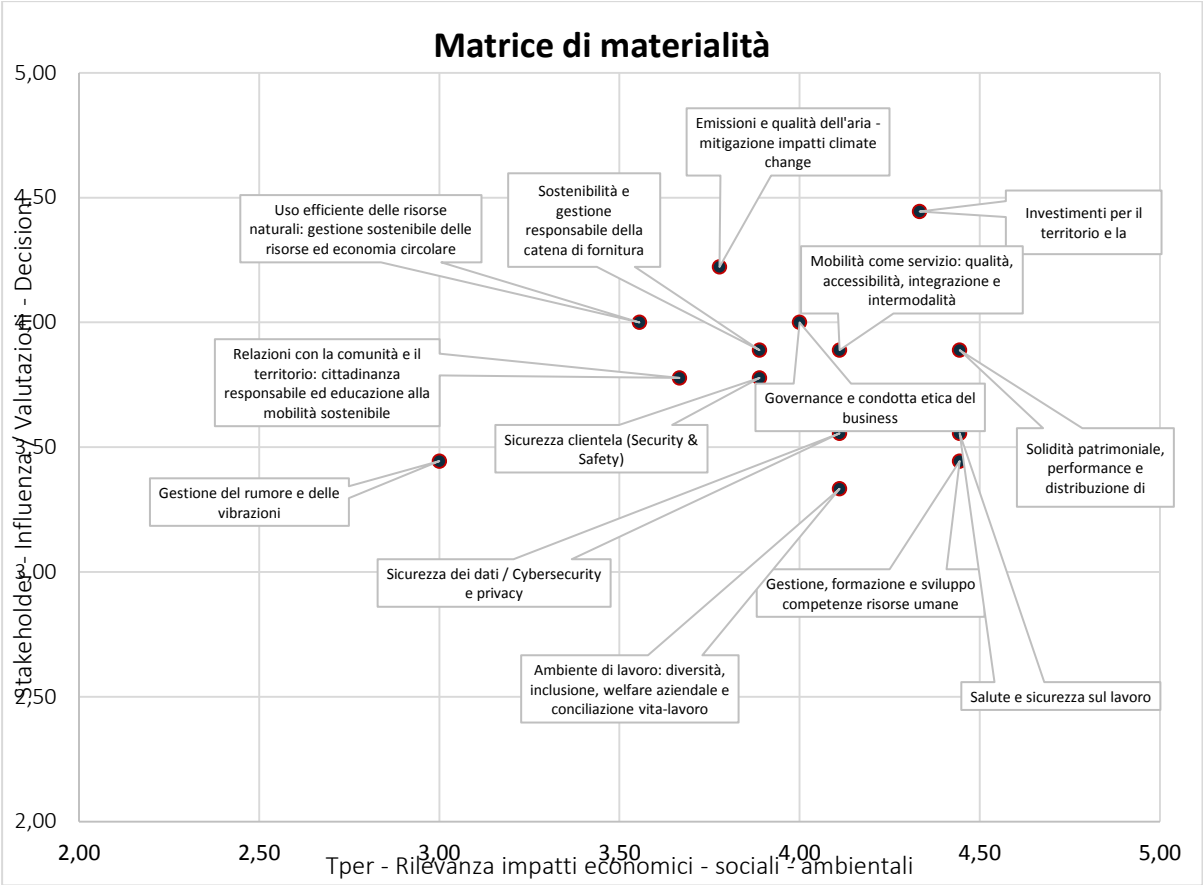


Tema materiale	Perché (Le ragioni)	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	GRI Standards Topic Specific Standards
<b>Governance e compliance</b>			
Governance e condotta etica del business	La tematica è trasversale e propria del modello operativo ed organizzativo di TPER: condizione essenziale per il "business". Il settore di riferimento e la rilevanza del servizio offerto richiedono una grande attenzione al mantenimento della "reputation", essenziale per la performance di TPER e per il raggiungimento degli obiettivi strategici del servizio di trasporto pubblico	Rispetto diritti umani  Lotta contro la corruzione attiva e passiva	GRI 205 Anticorruzione  GRI 206 Comportamento anticoncorrenziale  GRI 207 Imposte  GRI 307 Compliance ambientale  GRI 419 Compliance socioeconomica
Sicurezza dei dati / Cyber security e privacy	In un mondo sempre più interconnesso, dove diventa fondamentale l'attenta ed efficace gestione dei dati, è fondamentale proteggere le aziende, le persone o le reti dagli attacchi digitali. Al tempo stesso, si ritiene molto importante la tutela della privacy e la corretta gestione delle informazioni, nel rispetto delle norme di riferimento	Rispetto diritti umani  Sociale	GRI 418 Privacy dei clienti
Solidità patrimoniale, performance e distribuzione di valore	La sostenibilità economica è essenziale per l'operatività presente e futura.  La capacità di TPER di generare valore consente anche un significativo impatto in termini di distribuzione del valore generato	Sociale	GRI 201 Creazione e distribuzione di valore  GRI 203 Impatti economici indiretti  GRI 204 Pratiche di approvvigionamento
<b>Modello di business – temi operativi - servizi</b>			
Investimenti per il territorio e la mobilità sostenibile	La realizzazione degli investimenti è condizione essenziale e strategica di TPER ed è trasversale rispetto alle diverse dimensioni della sostenibilità: economica – ambientale – sociale,  Il piano si accompagna al miglioramento tecnologico ed alla capacità di innovazione dei servizi e delle modalità di erogazione degli stessi, con significativi effetti diretti ed indiretti sulla comunità / territorio di riferimento	Ambiente  Sociale	GRI 201 Creazione e distribuzione di valore  GRI 203 Impatti economici indiretti
Mobilità come servizio: qualità, accessibilità, integrazione e intermodalità	Priorità strategica e parte integrante della mission aziendale: la performance di TPER ed il raggiungimento degli obiettivi strategici dipendono in misura significativa da elevati standard di qualità del servizio, che deve anche essere accessibile ed efficiente.  La soddisfazione dei clienti richiede la gestione delle attività di customer per un adeguato monitoraggio La strategia di TPER attribuisce una significativa rilevanza alla diversificazione ed intermodalità dei servizi, uno dei driver principali per il miglioramento della qualità complessiva del sistema dei trasporti, della qualità e benessere della vita urbana e della collettività	Sociale	GRI 417 Marketing ed etichettatura
Sicurezza clientela (Security & Safety)	La sicurezza del trasporto rappresenta una componente essenziale del servizio di trasporto pubblico	Sociale Rispetto diritti umani	GRI 416 Salute e sicurezza dei clienti
Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura	La sostenibilità e responsabilità della supply chain è una tematica di rilievo per assicurare una adeguata qualità ed efficienza del servizio	Ambiente  Sociale  Lotta contro la corruzione attiva e passiva	GRI 308 Valutazione ambientale dei fornitori  GRI 414 Valutazione sociale dei fornitori

		Rispetto diritti umani	
<b>Risorse umane</b>			
Gestione, formazione e sviluppo risorse umane	La formazione, lo sviluppo ed il mantenimento delle professionalità e delle competenze sono temi 'trasversali' all'organizzazione, al modello operativo ed alle altre tematiche materiali	Personale	GRI 401 Occupazione  GRI 404 Formazione e istruzione  GRI 405 Diversità e pari opportunità
Ambiente di lavoro: diversità, inclusione, welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro	Tutelare e incoraggiare la diversità e l'inclusione fa parte degli obiettivi internazionali delle Nazioni Unite. TPER si impegna perché tale obiettivo sia promosso e garantito, anche in un'ottica di equità salariale a parità di ruolo. TPER si impegna inoltre a garantire adeguate iniziative per favorire il welfare aziendale e il bilanciamento lavoro - tempo personale	Sociale	GRI 401 Occupazione  GRI 405 Diversità e pari opportunità
Salute e sicurezza sul lavoro	La tutela della salute e della sicurezza delle risorse umane sono temi "trasversali" all'organizzazione, al modello operativo ed alle altre tematiche materiali	Personale  Rispetto diritti umani	GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro
<b>Ambiente</b>			
Uso efficiente delle risorse naturali: gestione sostenibile risorse	I processi di TPER richiedono un utilizzo significativo di energia e di risorse idriche, con contestuale generazione di emissioni (GHG/CO2 ed altre tipologie)	Ambiente	GRI 302 Energia  GRI 303 Acqua e scarichi idrici  GRI 306 Rifiuti
Emissioni e qualità dell'aria - mitigazione impatti climate change	La riduzione delle emissioni rappresenta uno degli ambiti principali di intervento di TPER (diretti relativamente ai mezzi di trasporto utilizzati ed indiretti in termini di riduzione del trasporto privato a vantaggio del trasporto pubblico)	Ambiente	GRI 305 Emissioni
Gestione rumore e vibrazioni	Il potenziale impatto dell'inquinamento acustico derivante dall'utilizzo dei mezzi, così come le vibrazioni prodotte, rappresentano una condizione per il miglioramento dei servizi e rispondere alle esigenze dei clienti, cittadini e personale TPER	Ambiente	GRI 307 Compliance ambientale
<b>Comunità e territorio – Industriali</b>			
Relazioni con la comunità e il territorio: cittadinanza responsabile ed educazione alla mobilità sostenibile	La crescita del trasporto pubblico urbano, modalità di trasporto che consente uno sviluppo urbano sostenibile, è una delle linee guida della strategia di TPER, per favorire il miglioramento della qualità e benessere della vita urbana e della collettività.	Ambiente Sociale	GRI 203 Impatti economici indiretti  GRI 413 Comunità locali

### La matrice di materialità

La matrice di materialità fornisce una visione complessiva delle tematiche maggiormente rilevanti. Tra i temi materiali, è possibile distinguere una gerarchia tra i temi ritenuti maggiormente prioritari per TPER e i suoi stakeholder. I temi ritenuti prioritari, fra tutti i temi materiali, possono essere distinti nell'area in alto a destra nel grafico sotto riportato.



## La sostenibilità economica e finanziaria

### Gestione operativa e principali eventi del 2021

Anche nel 2021 l'attività operativa del Gruppo TPER è stata influenzata dalle problematiche legate all'emergenza Covid-19.

Le modalità di erogazione del servizio pubblico sono state condizionate dalle disposizioni normative in merito all'affollamento e al distanziamento sui mezzi pubblici e dalle mutate esigenze in termini di frequenza del servizio, puntualità e sicurezza. Per il 2021 inoltre sono stati previsti servizi aggiuntivi attivati all'apertura delle scuole per far fronte alle esigenze di mobilità in sicurezza di studenti e lavoratori.

Per quanto concerne invece il personale tecnico ed amministrativo si è proseguito con la possibilità di accedere al lavoro agile, agevolando la riduzione delle presenze negli uffici - pur regolarmente sanificati - e mantenendo inalterata l'operatività necessaria allo svolgimento del servizio e delle pratiche connesse.

Rispetto al 2020, nel 2021 si è assistito a un incremento del numero di passeggeri, anche se complessivamente si assiste a un drastico calo dei passeggeri trasportati rispetto alla situazione pre pandemia.

Gli impatti economici e operativi dell'emergenza Covid-19 sulle attività del Gruppo sono stati considerati in base a quanto definito al momento della chiusura del bilancio dalle norme nazionali inerenti i ristori e considerando tutti gli aspetti organizzativi ed operativi impattanti sul 2021.

Per completezza si riporta nel seguito un commento ai principali eventi che hanno interessato il Gruppo nell'esercizio 2021.

### EMV

Il sistema EMV (acronimo di Europay, MasterCard e VISA) è una vera rivoluzione nel mondo del trasporto pubblico su gomma perché consente di pagare la corsa direttamente appoggiando al validatore la propria carta bancaria - carta di credito o bancomat - purché contactless. La soluzione più facile ed intuitiva per chi utilizza il mezzo pubblico in modo occasionale ed anche un'opportunità particolarmente smart per l'utenza turistica che ci si augura possa riprendere numerosa dopo questa grave crisi sanitaria.

A bordo dei mezzi, quindi, comparirà un ulteriore validatore, color verde smeraldo, riservato esclusivamente alle carte bancarie, che si affianca a quelli già esistenti. Tutti i sistemi di pagamento attuali, tra cui quello con biglietto cartaceo a banda magnetica, con tessere a microchip o con moneta sulle linee urbane rimangono, infatti, in vigore.

Bologna è stata la prima città metropolitana a dotarsi di questo sistema in modo capillare ed esteso su una flotta urbana di oltre 500 autobus. A partire da marzo 2021 infatti i mezzi sono stati dotati del nuovo sistema di pagamento. La novità, frutto di mesi di lavoro del team di TPER, insieme a Tep, Seta, Start Romagna e dei fornitori che si sono aggiudicati la gara, arricchisce ulteriormente le opzioni garantite all'utente per rendere il pagamento del viaggio il più facile possibile.

Usare la carta bancaria per il pagamento del trasporto pubblico, non solo è veloce e sicuro e non comporta maggiorazioni di prezzo rispetto alla tariffa ordinaria (il biglietto urbano costa 1,50 euro e vale 75 minuti), ma garantisce un ulteriore vantaggio: il software del

sistema effettua il calcolo del dovuto in automatico alla fine di ogni turno di servizio addebitando la “miglior tariffa” possibile. Per quanto riguarda i viaggi sulla rete urbana TPER di Bologna, ad esempio, dalle ore 2.00 di mattina fino alle 2.00 della notte successiva l'addebito massimo sarà di 6 euro, a prescindere dal numero di corse effettuate.

Il servizio è diventato completamente operativo a ottobre 2021, mentre da novembre è stato esteso anche a Ferrara.

### **Servizio sosta nel comune di Bologna**

Dall'1 novembre 2021 i servizi relativi alla sosta e il rilascio di contrassegni e permessi nel territorio del Comune di Bologna sono stati affidati a BomoB, che è subentrata a TPER nella gestione dei suddetti servizi.

### **Corrente a Rimini**

Dopo Bologna, Ferrara e Casalecchio di Reno anche il comune di Rimini col suo prezioso litorale è diventata zona di prelievo e rilascio per le Renault Zoe 100% elettrico che si prenotano e guidano semplicemente scaricando una app.

Da giugno 2021 infatti Corrente ha avviato il suo servizio a Rimini con 50 vetture Zoe completamente elettriche. L'area di estensione a Rimini è piuttosto vasta e copre centro storico, litorale sud e aree parcheggi principali sui litorali nord e sud. Anche per il territorio di Rimini è previsto il pagamento del servizio in base all'effettivo utilizzo con una tariffazione al minuto che prevede forfait per un'ora di noleggio e per una o due giornate e, con la formula Corrente Plus, anche per una settimana e per un mese (negli ultimi due casi viene fornito anche il cavo per la ricarica). Per i residenti nella provincia di Rimini è stato previsto un voucher di benvenuto al momento della registrazione, mentre per tutti gli altri clienti è possibile contare sulle vantaggiose tariffe di Corrente, le medesime nell'intera area di attività.

### **Aumento costo energia ultimo trimestre 2021**

A partire dall'ultimo trimestre del 2021 il caro-energia ha impattato fortemente sulle attività imprenditoriali e industriali in ogni settore, colpendo in maniera significativa anche il trasporto pubblico. La voce “carburanti”, infatti, è – insieme al costo del personale – quella che maggiormente caratterizza i bilanci delle imprese di trasporti, impegnate in questo frangente a far quadrare i conti.

L'allarme energetico rappresenta una criticità forte che va ad aggiungersi al sacrificio economico che la mobilità pubblica ha già sostenuto e continua a sostenere a causa della fase pandemica, con servizi sempre mantenuti attivi per trasportare le persone sui territori, oltre che con servizi aggiuntivi definiti ai tavoli di programmazione localmente istituiti per garantire un'offerta potenziata a pendolari e studenti compensando anche la ridotta capacità di carico dei bus dovuta alla normativa emergenziale.

Rispetto ad altri ambiti industriali, peraltro, le aziende di trasporto non possono scaricare gli aumenti sui prezzi dei servizi, essendo tenute al rispetto di un sistema tariffario che non prevede adeguamenti automatici. Per questo, il tema dei rincari delle materie prime a livelli inconsueti è stato posto all'attenzione regionale e nazionale da parte di TPER e delle altre aziende di trasporto pubblico al fine di individuare la possibilità di interventi compensativi per far fronte ad una situazione che, se perdurante, genererebbe effetti molto pesanti sui

conti aziendali. Su questo piano, è altresì importante quanto verrà stabilito dalle politiche governative in materia di sostegni a causa dei rincari energetici.

Ovviamente, l'azienda è impegnata non solo a garantire le forniture necessarie, ma anche nel monitorare ogni impatto economico.

In questo contesto difficile, se non altro, l'utilizzo sistematico dell'autobus oggi può diventare una scelta ancor più vantaggiosa del consueto per le esigenze di mobilità quotidiana dei cittadini per effetto di tariffe ferme da tempo.

### **Piano Nazionale Ripresa e Resilienza**

Nel dicembre 2021 è stato pubblicato il Decreto che definisce le modalità di utilizzo di quota delle risorse di cui alla misura M2C2 - 4.4.1 del PNRR pari complessivamente a 1.905 milioni di euro, per gli esercizi dal 2022 al 2026 assegnate dalla tabella A del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per "Rinnovo flotte bus e treni verdi – sub investimento BUS".

Le risorse sono destinate all'acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione, per il rinnovo del parco veicoli dei servizi di trasporto pubblico locale, nei Comuni capoluogo di Città Metropolitana, nei Comuni capoluogo di Regione o di Province autonome e nei Comuni con alto tasso di inquinamento da PM 10 e biossido di azoto.

A livello nazionale il rinnovo parco autobus elettrici e a idrogeno prevede 3.200 autobus elettrici/idrogeno nelle aree urbane e 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano.

Le strategie di investimento di TPER sono coerenti con gli indirizzi del Ministero.

### **Economia circolare, continua il progetto con Hera, con la partecipazione di Aeroporto Marconi**

"Insieme per una città circolare": è questo lo slogan scelto da Aeroporto di Bologna, Hera e TPER per dare visibilità ad un progetto avviato nel 2021 e completato nel 2022 e che consente di mettere a valore anche gli scarti alimentari prodotti in aeroporto per trasformarli in biometano da destinare alla mobilità urbana sugli autobus della flotta a metano TPER, una tra le più numerose d'Europa.

Le 3 aziende bolognesi hanno sviluppato, con una serie di accordi e una filiera tutta locale, un progetto di economia circolare che consente di eliminare il consumo di combustibili di origine fossile, utilizzando in alternativa il biometano – carburante 100% rinnovabile prodotto a partire dalla raccolta differenziata del rifiuto organico - per alimentare una parte significativa dei mezzi a metano che oggi circolano nel territorio di Bologna e Ferrara, con particolare riferimento a quelli urbani di Bologna: un parco veicolare green in continuo rinnovo e in ulteriore crescita.

Questo importante accordo prevede la fornitura di oltre 450.000 metri cubi di biometano, che vanno ad aggiungersi alla quota di questo carburante presente già nelle rete di distribuzione che alimenta la flotta TPER a metano, con i conseguenti, rilevanti benefici ambientali: ad esempio, un veicolo a biometano ha emissioni equivalenti ad uno elettrico alimentato interamente da energia eolica, se si tiene conto degli impatti di tutte le fasi dall'estrazione/produzione del carburante fino all'utilizzo dello stesso nella propulsione (fonte: analisi su dati Dena – Deutsche Energie-Agentur – e JRC – European Commission Joint Research Centre).

Il progetto congiunto tra Aeroporto di Bologna, Hera e TPER rappresenta un passo importante verso la decarbonizzazione della città di Bologna, anche nell'ottica della candidatura che l'Amministrazione comunale ha presentato – con successo - per inserire il capoluogo emiliano tra le 100 città europee a impatto climatico zero entro il 2030 (le “100 Climate-neutral cities by 2030” nell’ambito della Mission Horizon Europe).

Questa filiera circolare viene raccontata attraverso una nuova livrea, di colore verde, di undici mezzi urbani di TPER utilizzati per il collegamento Ospedale Maggiore - Aeroporto della linea 944 e su altre linee urbane, oltre che attraverso manifesti su un centinaio di pensiline dei bus della città.

Nella grafica si possono riconoscere un mezzo per la raccolta dei rifiuti, un autobus e un aereo a simboleggiare le tre aziende riunite da un grande segno di infinito che vuole testimoniare l'impegno ecologico dei tre soggetti. Grazie a questa collaborazione nessuna fonte fossile viene impiegata per il biometano che alimenterà questi mezzi, optando invece per fonti rinnovabili, verso un'economia a basso contenuto di carbonio fondata sulla sostenibilità e sulla circolarità delle risorse del territorio.

Hera nel proprio impianto di S. Agata Bolognese - grazie al trattamento di sfalci, potature e rifiuti organici provenienti dalla raccolta differenziata dei cittadini e di partner virtuosi come l'Aeroporto Marconi – produce ogni anno circa 8 milioni di metri cubi di biometano e oltre 20 mila tonnellate di compost di qualità da destinarsi principalmente all'agricoltura, per un risparmio equivalente a 6.000 tonnellate di petrolio e a una sensibile riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, pari a circa 14.600 tonnellate.

Questo processo circolare, che parte dallo sforzo quotidiano dei cittadini per la corretta raccolta differenziata e arriva a fornire al territorio un combustibile rinnovabile - utilizzabile per il trasporto pubblico ma anche dai privati che vanno a fare rifornimento nei distributori convenzionati sul territorio - è tracciato da una filiera trasparente e certificata.

La virtuosa scelta compiuta nel tempo da TPER di puntare anche sul metano consente oggi di valorizzare i benefici del gas di origine bio senza necessità di ulteriori investimenti infrastrutturali e sui mezzi. Le strategie di TPER sono, infatti, caratterizzate da fattori di cambiamento, in grado di incidere in misura significativa sulle prospettive di sviluppo aziendale ed in modo trasversale rispetto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale. Su questo piano, particolare rilievo hanno gli investimenti in mezzi, diversificati per ogni segmento del servizio, attraverso un mix energetico equilibrato ed adeguato ai diversi contesti con un approccio non ideologico, ma strategico, volto a massimizzare la sostenibilità ambientale in ogni ambito. Questa partnership che concretizza nei fatti la produzione di energia pulita con una filiera corta che si snoda tutta nel territorio metropolitano bolognese, rientra nella logica dell'obiettivo “fossil free” che TPER persegue in contesto urbano con orizzonte 2030, un passo importante verso la completa decarbonizzazione del trasporto pubblico.

### **Azioni per la salute e sicurezza**

Con riferimento alla tutela della salute e alla minimizzazione del rischio infettivo da Covid-19, complessivamente la programmazione, messa in campo da TPER e dalle Agenzie della mobilità SRM ed AMI per i rispettivi bacini di Bologna e Ferrara e concordata con le istituzioni scolastiche ai tavoli di coordinamento prefettizi, ha garantito a decine di migliaia di studenti lo spostamento casa-scuola in virtù di bus aggiuntivi (56 nel Bacino di Bologna,

16 nel bacino di Ferrara) e corse supplementari attive ogni giorno. Le corse aggiuntive sono previste per 60 linee nel bacino di Bologna e 23 nel bacino di Ferrara.

In generale, specie nelle fasce orarie di punta, si sono registrati carichi consistenti ma nella quasi totalità dei casi, comunque nei limiti di riempimento dei bus fissati dall'allora vigente normativa nazionale all'80% del massimo indicato nella carta di circolazione di ogni veicolo: il che significa per un bus di 12 metri anche oltre 80 persone tra sedute e in piedi e oltre 130 per alcuni modelli di bus snodati.

Nel trasporto pubblico, dall'inizio dell'emergenza pandemica, sono state infatti adottate misure stringenti per la prevenzione ed il contenimento del contagio da Covid-19. I mezzi sono sottoposti a sanificazione in conformità con quanto previsto da Ministero della Salute e Istituto Superiore di Sanità e provvisti di dispenser con soluzione idroalcolica per l'igiene delle mani dei passeggeri.

Fondamentale poi il completo ricambio dell'aria interna dei veicoli, garantito mediamente ogni 2-3 minuti per effetto degli impianti di aerazione.

Agli effetti dei sistemi di climatizzazione si deve aggiungere un ricambio completo dell'aria sul bus ogni tre fermate che si traduce, in un contesto urbano, in un ulteriore rinnovo dell'aria 15 volte ogni ora. Per questi motivi quindi un autobus non deve essere considerato un sistema "chiuso".

Sin dall'inizio dell'emergenza Covid, TPER assieme all'Alma Mater ha svolto studi e verificato le molte opzioni possibili acquisendo esperienze che potranno essere utili anche al di là della fase pandemica.

In particolare sul fronte dei filtri sono state svolte analisi e indagini in team con l'Università di Bologna - Dipartimenti di Scienze Biomediche e di Ingegneria – ed è stata messa in campo una sperimentazione, iniziata su 100 bus e oggi estesa progressivamente all'intera flotta.

L'inizio dell'anno scolastico 2021-2022 ha poi visto debuttare sui mezzi un potenziamento del sistema di filtraggio dell'aria. I mezzi TPER sono stati quindi tutti dotati di un sistema di doppia filtrazione dell'aria.

Il raddoppio del filtraggio dell'aria di ricircolo è infatti una misura che migliora ulteriormente la qualità dell'aria. Tali conclusioni sono state certificate da parte dell'Università di Bologna e questo ha convinto TPER, seppur senza avere registrato criticità e non dovendo rispettare obblighi di legge, ad investire nel doppio filtraggio su tutti i mezzi. Come detto l'installazione rimarrà anche oltre l'attuale emergenza sanitaria come ulteriore strumento di miglioramento della qualità dell'ambiente di viaggio.

L'efficacia delle misure intraprese è stata confermata dalla campagna nazionale di controlli effettuati la scorsa primavera dai Carabinieri del NAS, anche nei bacini di servizio di Bologna e Ferrara, dove sono stati controllati i bus senza alcun riscontro di difformità, a testimonianza che, grazie all'attento lavoro di TPER e al rispetto delle regole da parte di chi utilizza il servizio - tra cui principalmente l'uso obbligatorio della mascherina - il viaggio in bus rispetta le necessarie garanzie di igiene e sicurezza.



## Conto economico riclassificato del gruppo

MIGLIAIA DI EURO	2021	2020	variazione
Servizi linea TPL	200.399	180.915	19.484
Servizi linea ferrovia	26.821	26.521	299
Parcheggi e car sharing	12.362	13.125	(763)
Altri proventi	48.751	45.200	3.551
<b>Ricavi operativi</b>	<b>288.332</b>	<b>265.761</b>	<b>22.572</b>
Costo del personale	102.665	107.439	(4.774)
Costo per servizi	93.151	81.285	11.866
Materie prime e materiali	40.192	33.934	6.258
Godimento beni di terzi	7.776	7.258	518
Altri costi operativi	5.966	4.240	1.726
<b>Costi operativi</b>	<b>249.750</b>	<b>234.157</b>	<b>15.593</b>
<b>Margine operativo lordo - EBITA</b>	<b>38.582</b>	<b>31.604</b>	<b>6.979</b>
Ammortamenti	21.552	21.070	482
Svalutazioni / (ripristini) di valore	6	1.158	(1.151)
Variazione dei fondi per accantonamenti	3.185	5.018	(1.833)
<b>Margine operativo - EBIT</b>	<b>13.839</b>	<b>4.358</b>	<b>9.481</b>
Totale proventi / (oneri) finanziari	(768)	(1.572)	804
Quota dell'utile / (perdite) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio	(595)	(831)	236
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>12.475</b>	<b>1.955</b>	<b>10.521</b>
Oneri fiscali	(5.534)	1.600	(7.134)
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	<b>6.941</b>	<b>3.555</b>	<b>3.387</b>
di cui:			
Utile /(Perdita) di pertinenza di Gruppo	6.721	3.615	3.106
Utile /(Perdita) di pertinenza di Terzi	220	(61)	281

## Situazione patrimoniale e finanziaria riclassificata del gruppo

MIGLIAIA DI EURO	31/12/2021	31/12/2020	variazione
Attività materiali	178.176	161.712	16.464
Attività immateriali	18.616	17.319	1.297
Attività per diritti d'uso	8.206	11.372	(3.167)
Partecipazioni	16.504	16.202	302
Attività finanziarie e altre attività non correnti	34.388	32.754	1.634
Attività per imposte anticipate	2.711	7.372	(4.660)
<b>A. Attività non correnti</b>	<b>258.601</b>	<b>246.731</b>	<b>11.870</b>
Rimanenze	23.395	24.895	(1.500)
Crediti commerciali	82.368	77.566	4.802
Passività commerciali	(63.402)	(64.139)	737
Attività per contributi e altre attività correnti	30.341	14.454	15.887
Altre passività correnti	(31.036)	(28.960)	(2.076)
Fondi correnti per accantonamenti	(7.931)	(4.906)	(3.025)
<b>B. Capitale d'esercizio</b>	<b>33.735</b>	<b>18.910</b>	<b>14.825</b>
<b>C. Capitale investito lordo (C=A+B)</b>	<b>292.336</b>	<b>265.641</b>	<b>26.695</b>
Passività commerciali	(1.173)		(1.173)
Fondi non correnti per accantonamenti	(43.286)	(47.442)	4.156
Altre passività non correnti	(23.004)	(21.782)	(1.222)
<b>D. Passività non finanziarie non correnti</b>	<b>(67.463)</b>	<b>(69.224)</b>	<b>1.761</b>
<b>E. Capitale investito netto (E=C+D)</b>	<b>224.873</b>	<b>196.417</b>	<b>28.456</b>
Prestiti obbligazionari	63.441	94.878	(31.437)
Finanziamenti bancari non correnti	67	77	(10)
Derivati e altre passività finanziarie non correnti	880	454	427
Passività per beni in leasing a lungo termine	6.032	6.841	(809)
<b>Indebitamento finanziario non corrente</b>	<b>70.421</b>	<b>102.250</b>	<b>(31.829)</b>
Prestiti obbligazionari	31.667	0	31.667
Finanziamenti a medio/lungo termine	20		20
Altre passività finanziarie	31		31
Passività per beni in leasing a lungo termine - quota a breve	1.851	4.289	(2.439)
Altre attività finanziarie correnti	(1.714)	(1.164)	(551)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(49.311)	(74.346)	25.035
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>	<b>(17.456)</b>	<b>(71.220)</b>	<b>53.764</b>
<b>F. Posizione finanziaria netta</b>	<b>52.964</b>	<b>31.029</b>	<b>21.935</b>
<b>G. Patrimonio netto</b>	<b>171.909</b>	<b>165.387</b>	<b>6.521</b>
<b>H. Copertura del capitale investito netto (H=F+G)</b>	<b>224.873</b>	<b>196.417</b>	<b>28.456</b>

## Conto economico riclassificato della capogruppo

MIGLIAIA DI EURO	2021	2020	Variazione
Servizi linea TPL	149.721	142.172	7.548
Servizi linea ferrovia	6.144	6.418	(273)
Parcheggi e car sharing	11.207	12.427	(1.219)
Altri ricavi operativi	46.780	41.363	5.418
<b>Ricavi operativi</b>	<b>213.853</b>	<b>202.380</b>	<b>11.473</b>
Costo del personale	89.159	93.720	(4.560)
Costo per servizi	56.416	49.761	6.654
Materie prime e materiali	29.512	26.122	3.390
Godimento beni di terzi	5.942	5.850	91
Altri costi operativi	4.107	3.506	602
<b>Costi operativi</b>	<b>185.136</b>	<b>178.959</b>	<b>6.177</b>
<b>Margine operativo lordo - EBITDA</b>	<b>28.717</b>	<b>23.420</b>	<b>5.296</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>16.630</b>	<b>15.839</b>	<b>791</b>
<b>Svalutazioni / (ripristini) di valore</b>	<b>(731)</b>	<b>249</b>	<b>(980)</b>
<b>Variazione dei fondi per accantonamenti</b>	<b>2.335</b>	<b>4.485</b>	<b>(2.149)</b>
<b>Margine operativo netto -EBIT</b>	<b>10.482</b>	<b>2.847</b>	<b>7.635</b>
<b>Totale proventi / (oneri) finanziari</b>	<b>(597)</b>	<b>(1.365)</b>	<b>768</b>
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>9.885</b>	<b>1.482</b>	<b>8.403</b>
<b>Imposte sul reddito</b>	<b>4.766</b>	<b>(1.699)</b>	<b>6.465</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	<b>5.119</b>	<b>3.181</b>	<b>1.938</b>

## Situazione patrimoniale e finanziaria riclassificata della Capogruppo

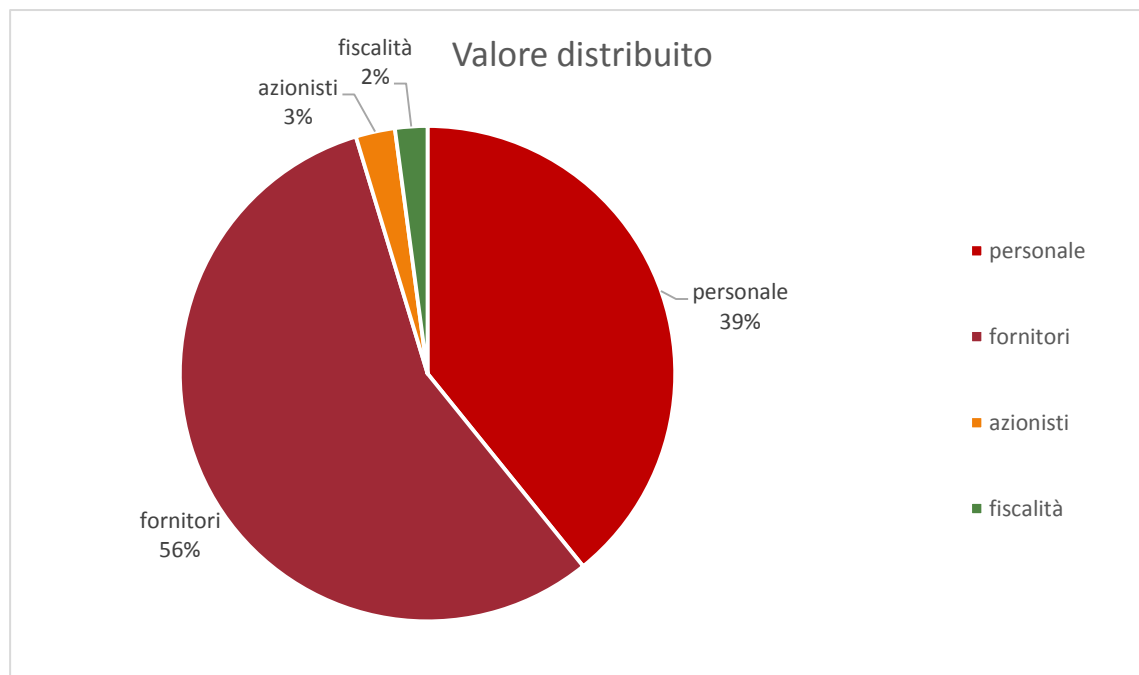
MIGLIAIA DI EURO	31/12/2021	31/12/2020	variazione
<b>Attività non correnti</b>			
Attività materiali	162.230	142.422	19.807
Attività immateriali	401	661	(260)
Attività per diritti d'uso	3.213	4.667	(1.454)
Partecipazioni	57.429	56.829	600
Attività finanziarie e altre attività non correnti	34.778	42.256	(7.478)
Attività per imposte anticipate	0	5.102	(5.102)
<b>A. Attività non correnti</b>	<b>258.050</b>	<b>251.936</b>	<b>6.114</b>
<b>Capitale d'esercizio</b>			
Rimanenze	12.313	11.887	426
Crediti commerciali	72.649	61.485	11.164
Passività commerciali	(55.907)	(61.406)	5.499
Attività per contributi e altre attività correnti	27.888	19.069	8.819
Altre passività correnti	(28.396)	(26.915)	(1.481)
Fondi correnti per accantonanti	(7.931)	(4.906)	(3.025)
<b>B. Capitale d'esercizio</b>	<b>20.615</b>	<b>(787)</b>	<b>21.402</b>
<b>C. Capitale investito lordo (C=A+B)</b>	<b>278.665</b>	<b>251.149</b>	<b>27.516</b>

	Prestiti obbligazionari	63.441	94.878	(31.437)
	Derivati ed altre passività finanziarie non correnti	347	413	(66)
	Passività per beni in leasing a lungo termine	1.911	4.161	(2.250)
<b>Indebitamento finanziario non corrente</b>		<b>65.700</b>	<b>99.453</b>	<b>(33.753)</b>
	Prestiti obbligazionari	31.667	0	31.667
	Passività per beni in leasing a lungo termine - quota a breve	1.851	3.144	(1.294)
	Altre attività finanziarie correnti	(1.714)	(1.143)	(571)
	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(38.450)	(67.042)	28.593
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>		<b>(6.647)</b>	<b>(65.041)</b>	<b>58.394</b>
<b>F. Posizione Finanziaria Netta</b>		<b>59.053</b>	<b>34.412</b>	<b>24.641</b>
<b>G. Patrimonio netto</b>		<b>158.267</b>	<b>153.818</b>	<b>4.449</b>
<b>H. Copertura del capitale investito netto (H=F+G)</b>		<b>217.320</b>	<b>188.230</b>	<b>29.091</b>

## Valore economico distribuito **DNF**

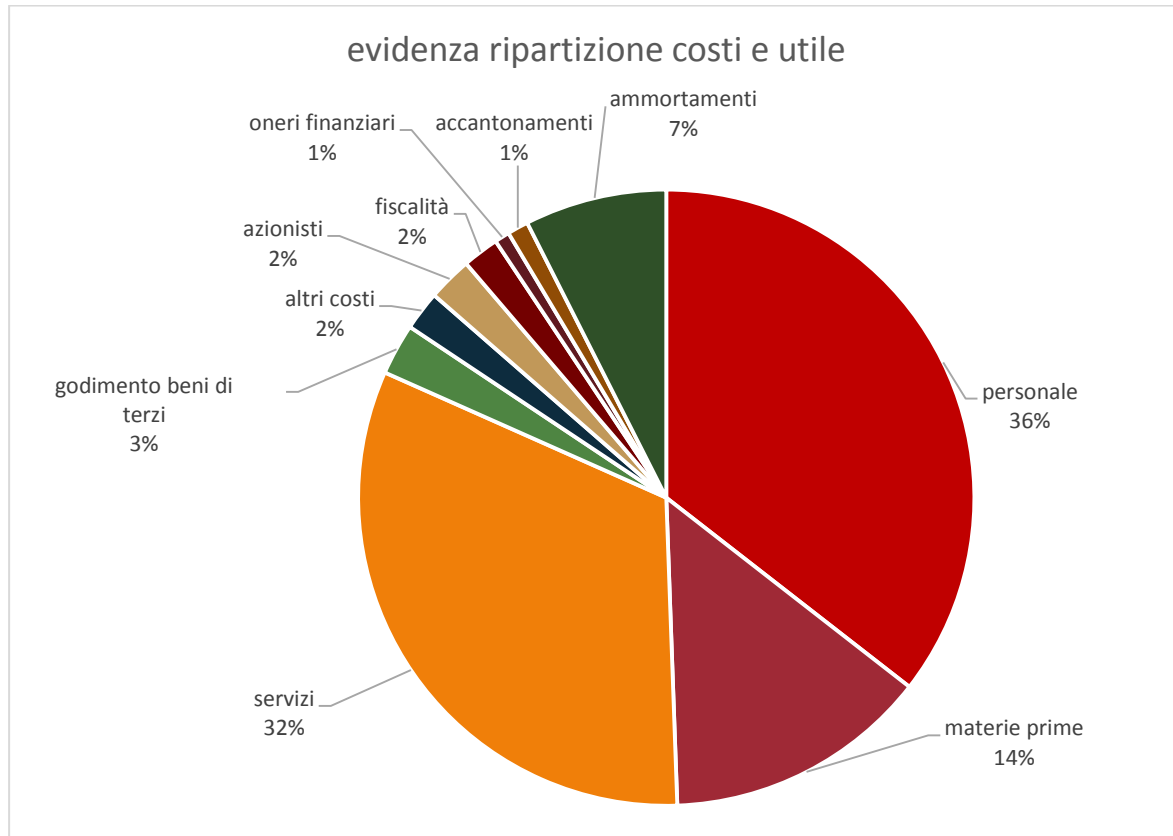
GRI 201-1 201-4

Con riferimento al valore distribuito ai sensi del GRI 201-1, in cui si considerano azionisti, personale, fornitori e pubblica amministrazione, si evidenzia come il 39% sia destinato ai dipendenti, il 56% ai fornitori, il 3% agli azionisti e il 2% alla fiscalità.



Ampliando l'analisi per considerare tutti gli impieghi di TPER, considerando nello specifico tutti i costi del conto economico consolidato e l'utile societario, è possibile evidenziare che il 36% è destinato da TPER alle risorse umane (personale). Tale circostanza è correlata alla natura dell'attività gestita, che si può definire "labour intensive". La maggior parte dei dipendenti risiedono nel territorio dove TPER opera. La distribuzione di valore ai dipendenti contribuisce pertanto anche indirettamente alla creazione di valore per la comunità locale, in quanto tale ricchezza viene poi redistribuita sotto forma di ulteriori consumi e acquisti

sempre nel territorio di riferimento. Ai fornitori è allocata una quota del 51% del valore distribuito (include materie prime, servizi, godimento beni di terzi e altri costi), mentre il 7% del valore è destinato alla ricostruzione del capitale investito (ammortamenti). Quote minori sono rispettivamente destinate alla fiscalità e ai finanziatori per la remunerazione del credito.



*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 2021 TPER ha ricevuto contributi in conto impianti a fronte degli investimenti effettuati per 0,9 milioni dalla Regione Emilia-Romagna e per 177mila euro dal MIT.

Sempre per investimenti, ha ricevuto 1,2 milioni da SRM e 348mila euro da AMI, le agenzie della mobilità rispettivamente di Bologna e Ferrara.

In parte corrente TPER ha ricevuto dalle agenzie della mobilità SRM e AMI circa 11,6 milioni come ristori per i mancati ricavi dovuti a Covid-19 e circa 10,56 milioni come contributo per i maggiori costi del CCNL. TPER ha ricevuto inoltre 5,4 milioni di euro dal Ministero del Lavoro come contributo per gli oneri di malattia (L. 266/2005). Contributi minori sono stati erogati da enti diversi (AMI, INPS, Agenzia delle Entrate) per esigenze connesse al Covid.

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



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 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.

### Il valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto) **DNF**



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, che, combinandosi, possono contribuire alla stima del valore esteso a favore dei vari attori sociali ed economici.

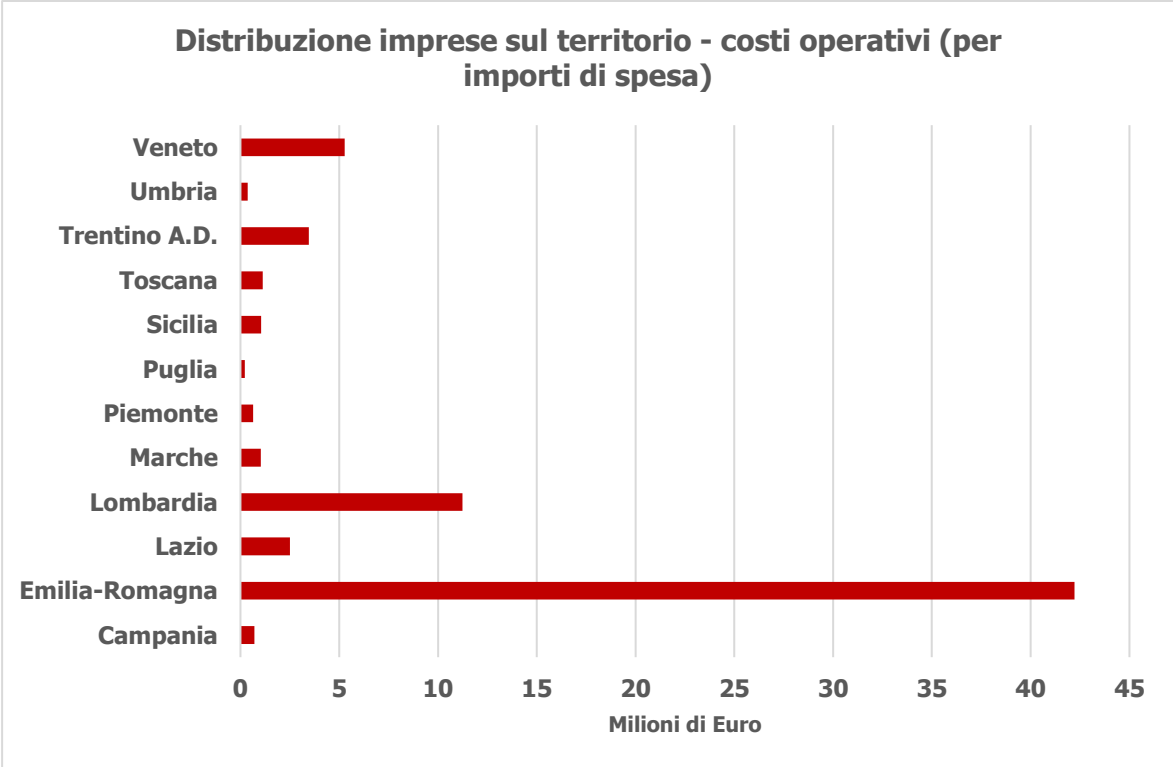
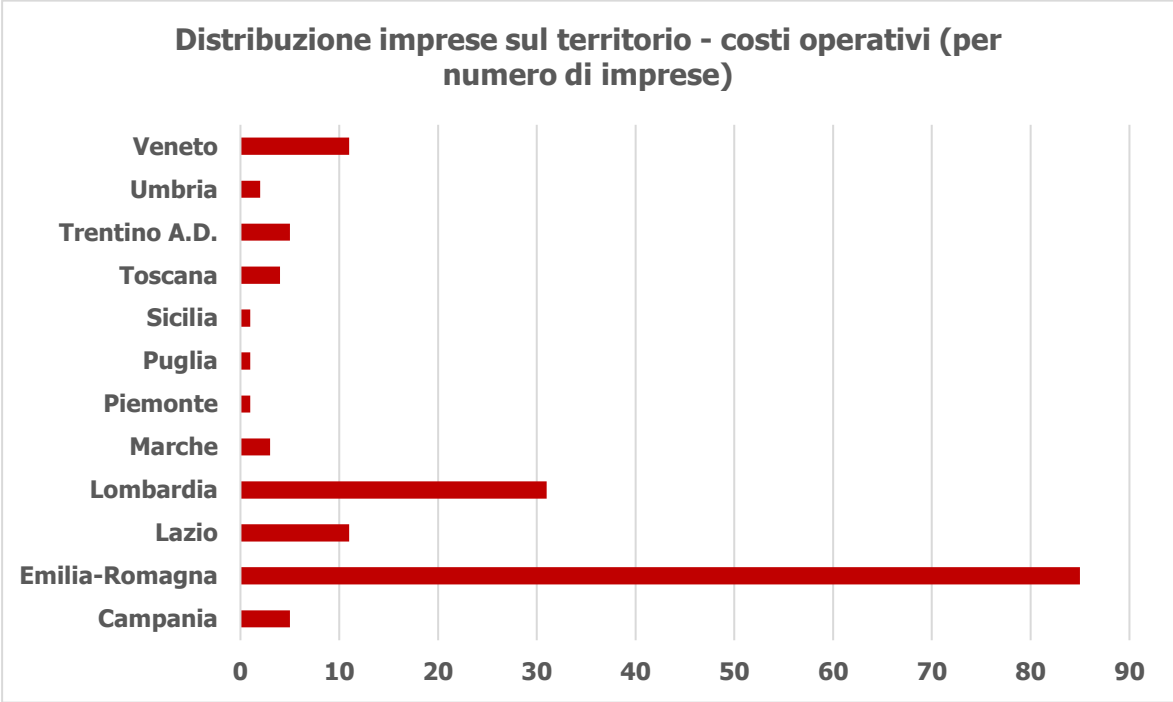
Si definisce in particolare impatto diretto quello generato in modo diretto dall'attività imprenditoriale di TPER e delle sue controllate su famiglie, imprese e Pubblica Amministrazione, mentre per impatto indiretto si intende quello generato dai soggetti appartenenti alla catena di valore di TPER, nello 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 gli investimenti.

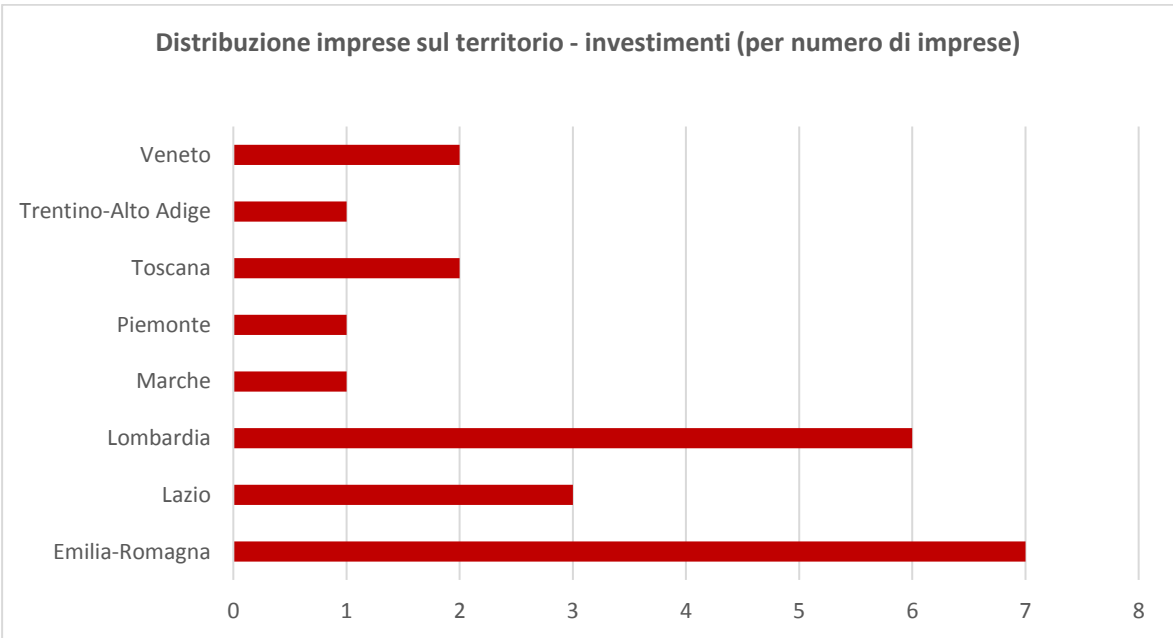
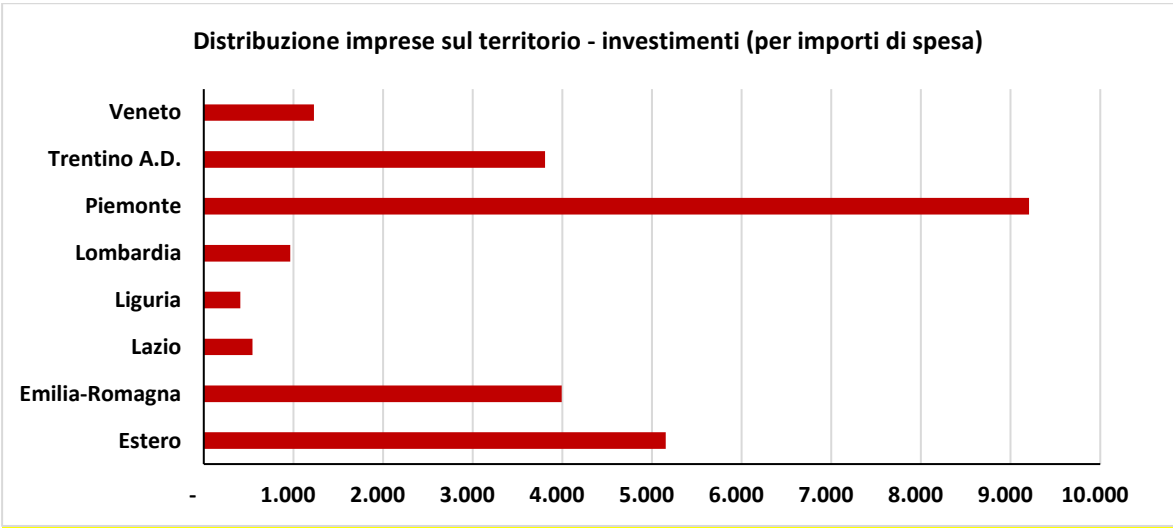
Per impatto indiretto si intende quello generato dai soggetti appartenenti alla catena di valore di TPER, nello specifico considerando la prima linea di fornitura di TPER. Per la valutazione degli impatti indiretti sono state analizzate le informazioni contenute nei bilanci societari dei fornitori raccolti nel data base AIDA - Bureau Van Dick. 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 quasi 69 milioni tra costi per servizi, materie prime e godimento beni di terzi) e l'88% dei costi per investimenti. Complessivamente sono stati analizzati i bilanci delle prime 183 aziende per spesa, ovvero con un importo superiore a 35mila euro.

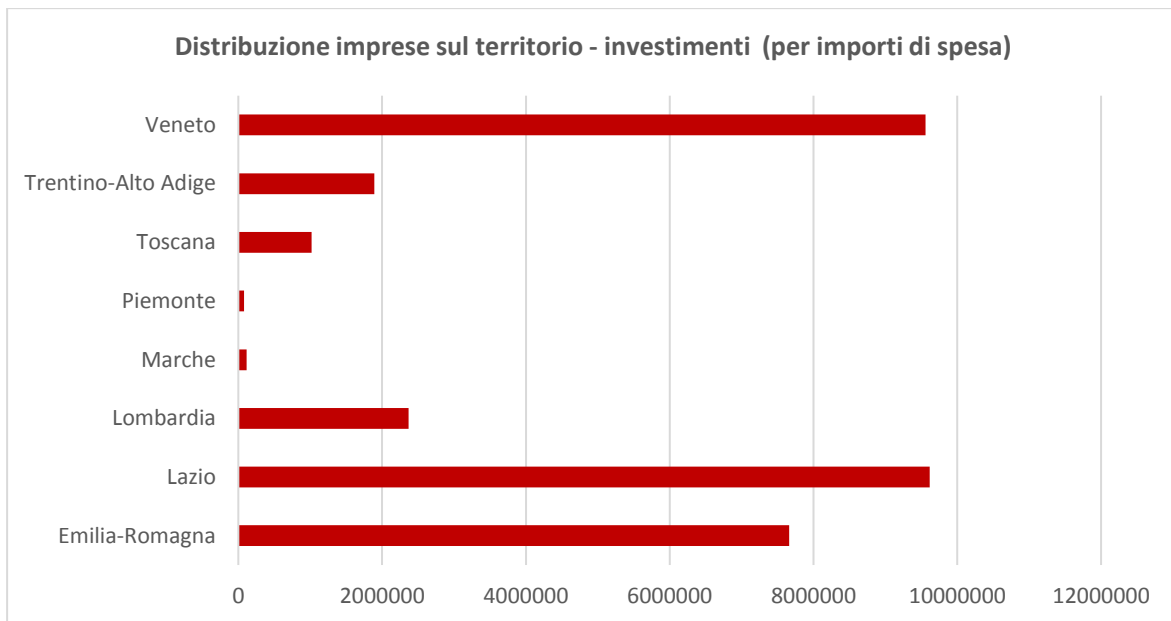
Rispetto all'analisi svolta, si riporta la distribuzione dei principali fornitori di TPER sul territorio per numero di fornitori e per importi spesi, considerando sia i costi operativi sia gli investimenti. Il dato considerato è quello della sede legale come reperita da dati da – Bureau Van Dick.

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









Molti fornitori operativi sono sul territorio regionale (intesi come fornitori locali) sia per numero (circa il 53% del campione analizzato) che per importo di spesa (circa il 60% del campione).

Per gli investimenti la distribuzione delle imprese cambia: è localizzato nel territorio regionale e si configura come fornitore locale circa il 30% del campione per numero aziende, il 24% 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. Per analisi di questo tipo la forbice per il calcolo dell'impatto indotto è un'assunzione che può variare dal 3 al 15%.

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.

Negli anni le differenze sono da imputarsi

- Al trasferimento del ramo d'azienda ferroviario nella società Trenitalia TPER per l'anno 2020, per cui il servizio non è più stato consolidato in TPER
- Alla cessione del servizio sosta nel 2021 in seguito a nuovo affidamento del servizio.

Entrambi gli eventi producono non solo un impatto diretto, ma anche indiretto e indotto, per via delle minori voci imputate a ricavo e a costo (con impatto quindi su valore aggiunto, fiscalità, occupazione indiretti e indotti).

## Impatto diretto

In migliaia di euro

	Valore aggiunto VA (000euro)	Oneri fiscali (000euro)	Numero dipendenti (num)
<b>2021</b>	141.247	5.534	2320
2020	146.576	1.598	2.486
2019	171.437	313	2.802

## Impatto indiretto (prima line fornitori)

In migliaia di euro

2021:

	Incidenza VA (000euro)	Oneri fiscali (000euro)	Num dipendenti (num)
Da gestione ordinaria	38.291	851	543
Da gestione investimenti	6.966	139	92
<b>Totale</b>	<b>45.258</b>	<b>990</b>	<b>635</b>

2020:

	Incidenza VA (000euro)	Oneri fiscali (000euro)	Num dipendenti (num)
Da gestione ordinaria	45.803	1.606	757
Da gestione investimenti	5.798	293	72
<b>Totale</b>	<b>51.601</b>	<b>1.899</b>	<b>829</b>

2019:

	Incidenza VA (000euro)	Oneri fiscali (000euro)	Num dipendenti (num)
Da gestione ordinaria	37.643	1.336	639
Da gestione investimenti	3.941	113	44
<b>Totale</b>	<b>41.584</b>	<b>1.449</b>	<b>683</b>

## Impatto indotto

In migliaia di euro

2021

Incidenza VA (euro)	Oneri fiscali (euro)	Num dipendenti (num)
9.325	326	148

2020

Incidenza VA (euro)	Oneri fiscali (euro)	Num dipendenti (num)
2.079	72	34

2019

Incidenza VA (euro)	Oneri fiscali (euro)	Num dipendenti (num)
2.410	79	40

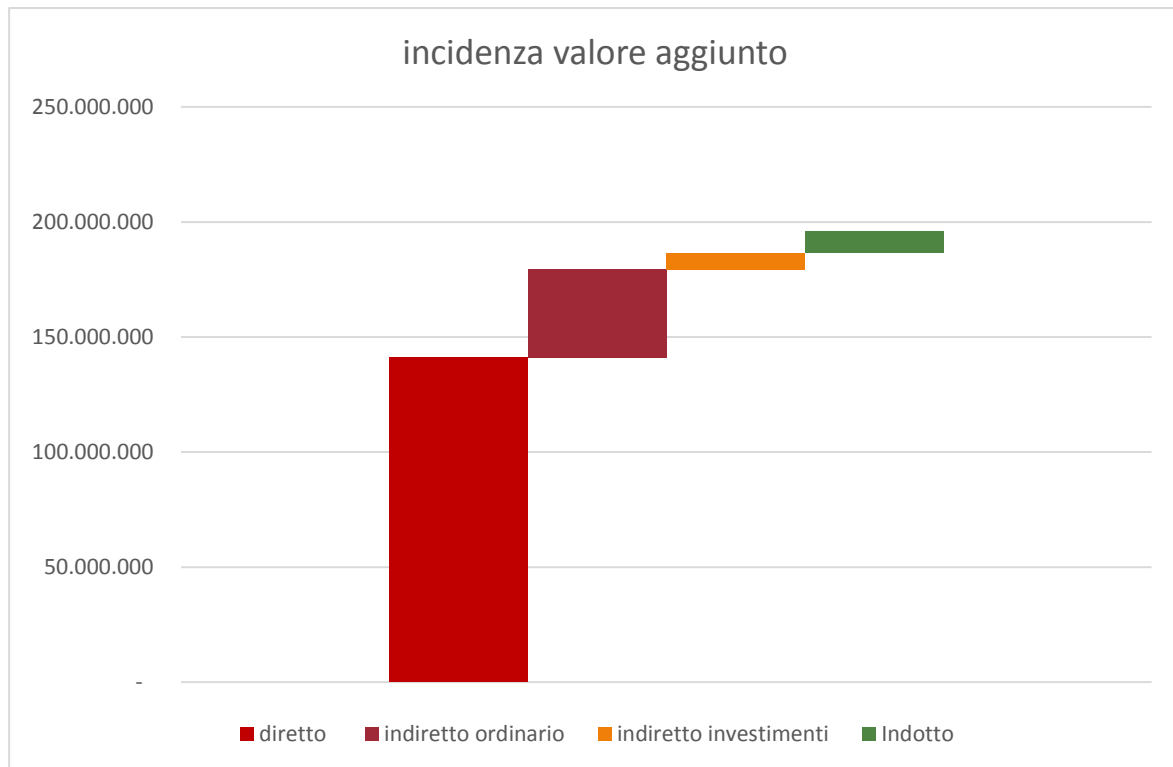
### Valore esteso TPER

	2019	2020	2021
<b>Incidenza Valore aggiunto (000euro)</b>			
Diretto	164.885	171.437	141.247
Indiretto ordinario	42.721	37.643	38.291
Indiretto investimenti	5.481	3.941	6.966
Indotto	2.410	2.079	9.325
<b>Totale valore esteso</b>	<b>215.497</b>	<b>215.100</b>	<b>195.830</b>

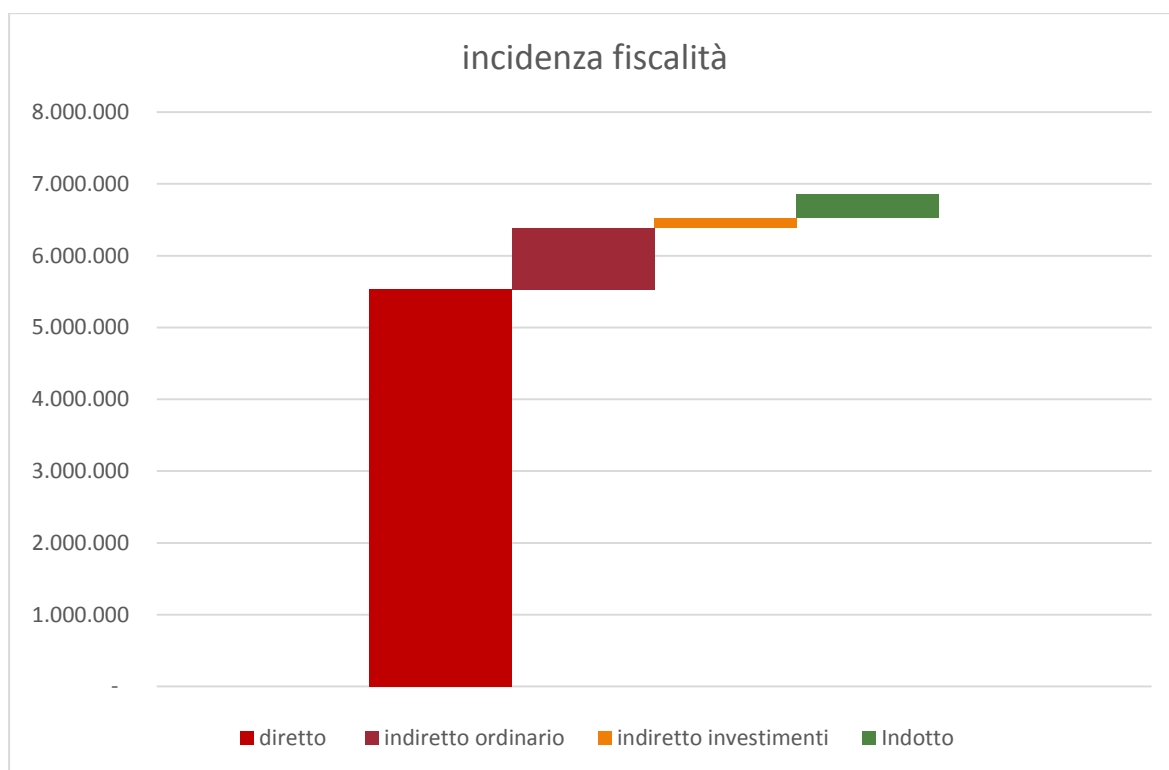
	2018	2019	2020	2021
<b>Oneri fiscali (000euro)</b>				
Diretto	6.423	1.673	313	5.534
Indiretto ordinario	1.583	1.201	1.336	850
Indiretto investimenti	446	378	113	139
Indotto	101	79	72	326
<b>Totale valore esteso</b>	<b>8.555</b>	<b>3.331</b>	<b>1.834</b>	<b>6.850</b>

	2018	2019	2020	2021
<b>Num dipendenti (000num)</b>				

Diretto	2689	2.717	2.802	2320
Indiretto ordinario	1.040	736	639	543
Indiretto investimenti	930	55	44	92
Indotto	99	40	34	148
<b>Totale valore esteso</b>	<b>4.758</b>	<b>3.547</b>	<b>3.519</b>	<b>3102</b>



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.

### La creazione di Valore condiviso

TPER ha avviato un progetto di definizione del Modello di creazione e misurazione del Valore Condiviso (Shared Value). Il progetto intende definire una appropriata forma di rappresentazione ("modello") della quota parte dei risultati economici del Gruppo (linee di business / ambiti di attività / progetti) coerenti con obiettivi e principi non soltanto di carattere economico-finanziario, ma che, allo stesso tempo, rispondono anche ad esigenze di natura ambientale e/o sociale. Il modello presuppone la identificazione di criteri, politiche, metodologie di riferimento e sottostanti metriche.

Tale progetto confluirà nel nuovo modello di reporting previsto dalla tassonomia europea.

## Il governo societario

### Governance e struttura societaria



102-5 102-18 405-1

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

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

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

Di seguito si riporta la composizione del consiglio di Amministrazione, in carica, nominato con Assemblea del 12 luglio 2021 e durata in carica fino ad approvazione del bilancio 2021.

- Giuseppina Gualtieri - Presidente e Amministratore Delegato
- Maria Elisabetta Tanari – Consigliere
- Giovanni Neri – Consigliere

Diversità di genere Consiglio di Amm.ne	Donne		Uomini		Totale	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Consiglio di Amministrazione	2	67%	1	33%	3	100%

Composizione Consiglio di Amm.ne per fascia di età	Minori di 30 anni	Tra 30 e 50 anni	Maggiori di 50 anni
--	-------------------	------------------	---------------------

	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Consiglio di Amministrazione	-	-	0	0%	3	100%

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.

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. 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.

### **Il gruppo TPER**

TPER detiene partecipazioni azionarie in 13 società, prevalentemente operanti nel settore dei trasporti di passeggeri e merci, di cui 7 controllate e 4 collegate e 2 partecipate.

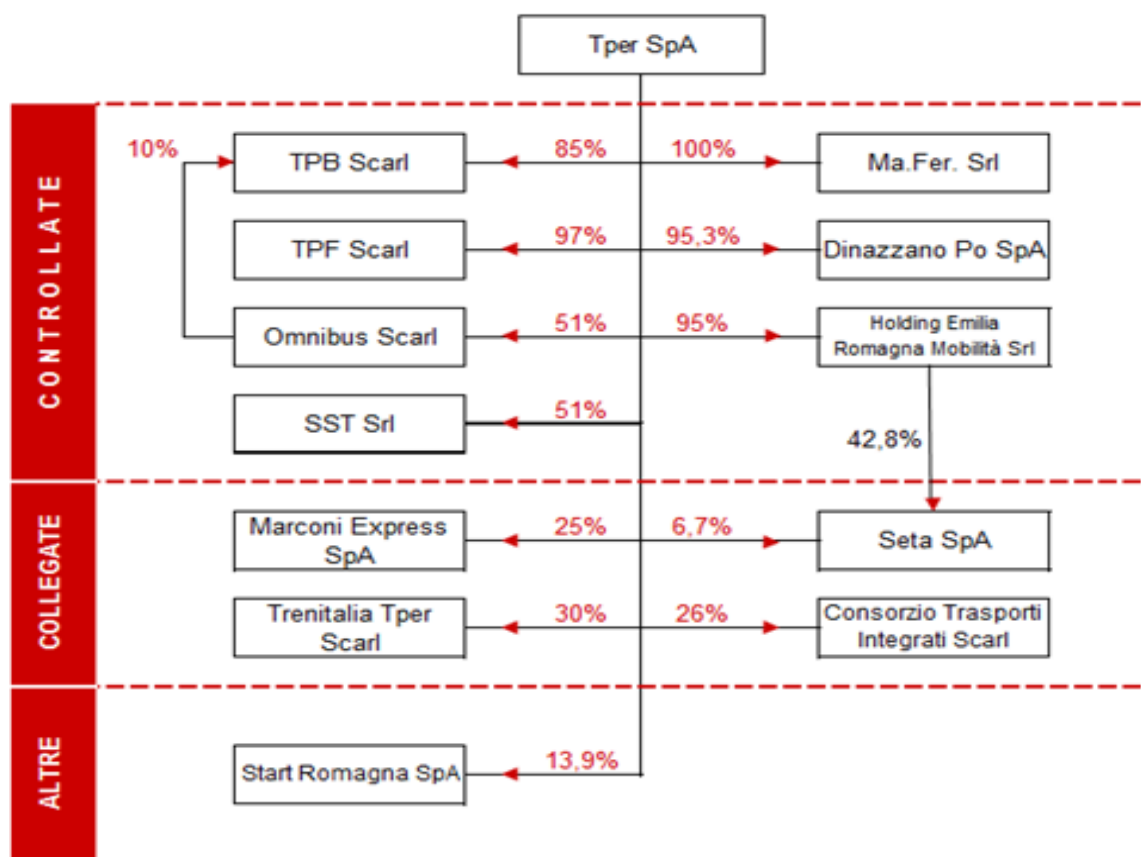
TPER S.p.A. si configura come una holding operativa e, attraverso le società del Gruppo, svolge in misura più specializzata attività connesse ai servizi gestiti (tipicamente le manutenzioni) oppure amplia il proprio bacino di attività di servizi di trasporto sul territorio. L'attuale assetto del Gruppo 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.

Dall'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 31/12/2021 è di seguito riportata:





(CTI in liquidazione)

È possibile distinguere diverse aree operative delle società partecipate:

- Nel settore del trasporto automobilistico, l'acquisizione o il mantenimento di partecipazioni societarie nasce dall'esigenza di realizzare sinergie industriali e finanziarie, propedeutiche a un rafforzamento operativo per la partecipazione alle gare di affidamento dei servizi di trasporto pubblico. Nel bacino di Ferrara ed in quello di Bologna TPER ha conseguentemente deciso di operare in partnership con soggetti privati, dando vita alle società consortili Omnibus e TPB per il bacino di Bologna ed SST e TPF per quello di Ferrara.
- Nel settore del trasporto ferroviario regionale dall'1 gennaio 2020 è attiva la nuova società TrenitaliaTper 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 al 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.**

L'attività principale di MA.FER è la manutenzione del materiale rotabile ferroviario. La società ha evidenziato nel 2021 ricavi operativi per 25.097 migliaia di euro ed un utile di 971.537 euro.

#### **TPF S.c.r.l.**

L'oggetto sociale di TPF, nata nel 2006 in coerenza con l'avvio del servizio a seguito di gara ad evidenza pubblica, è costituito dal trasporto pubblico locale e da tutte le attività accessorie nel bacino di Ferrara, dove la Società è titolare del contratto di servizio per il trasporto bus urbano ed interurbano, ripartendone le attività tra i consorziati. L'altro socio è FE.M. S.c.r.l. con il 3% del capitale sociale. La società ha evidenziato nel 2021 ricavi operativi per 23.628 migliaia di euro ed un utile di 370 euro.

#### **Dinazzano Po S.p.A.**

L'oggetto sociale di Dinazzano Po riguarda il trasporto ferroviario merci e l'espletamento dei servizi ferroviari per il trasporto merci, oltre alla gestione di scali ferroviari e terminali intermodali. Gli altri soci sono l'Autorità Portuale di Ravenna, il Porto Intermodale di Ravenna SAPIR S.p.A. e Mercitalia Rail S.r.l. con l'1,55% del capitale sociale ciascuno. La società ha evidenziato nel 2021 ricavi operativi per 24.041 migliaia di euro ed un utile di 527.449 euro.

#### **TPB S.c.r.l.**

L'oggetto sociale di TPB, costituita nel 2011 a seguito della gara per il servizio del trasporto pubblico nel bacino bolognese, consiste nel trasporto pubblico locale e 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. Gli altri soci sono Omnibus S.c.r.l. con il 10% e Autoguidovie S.p.A. con il 5% del capitale sociale. La società ha evidenziato nel 2021 ricavi operativi per 110.600 migliaia di euro ed un utile di 278 euro.

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

Herm è la holding di partecipazioni che detiene 21.416.074 azioni (pari al 42,841%) di Seta S.p.A.. L'altro socio è Nuova Mobilità S.c.r.l. con il 5,05% del capitale sociale. La società ha evidenziato nel 2021 ricavi operativi per 12 migliaia di euro ed un utile di 757 euro.

#### **Omnibus S.c.r.l.**

Omnibus gestisce servizi di trasporto e per la mobilità in genere, nell'interesse dei propri consorziati. Gli altri soci sono Cosepuri Scpa 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 2021 ricavi operativi per 32.926 migliaia di euro ed un utile di 211 euro.

## SST S.r.l.

SST gestisce servizi di trasporto scolastico, trasporto in genere e servizi per la mobilità nel bacino ferrarese. L'altro socio è FE.M. S.c.r.l. con il 49% del capitale sociale. La società ha evidenziato nel 2021 ricavi operativi per 4.650 migliaia di euro ed un utile di 489.558 euro.

### 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).

### Adesioni ad associazioni ed iniziative esterne **DNF**



102-12 102-13

### Associazioni

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.

## Protocollo di legalità

A partire dal 2017, con un iter avviato nel 2016, TPER ha aderito al Protocollo di legalità istituito da Confindustria e dal Ministero dell'Interno, con l'obiettivo di contrastare le infiltrazioni criminali nell'economia. È quindi registrata nell'elenco delle imprese aderenti al Protocollo di Legalità pubblicato sul sito internet di Confindustria Emilia.

## 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.

## Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione



102-16 103-2 103-3 205-1 205-3 206-1

## Il modello di organizzazione, gestione e controllo D.lgs 231/2001

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.

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.

### **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.

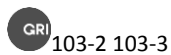
### **Rating di legalità**

Nel corso del 2019 TPER ha proceduto con la richiesta di aggiornamento del rating di legalità, già ottenuto nel corso del 2017. 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 confermato nel 2021 la valutazione di ★★++.

### **Il sistema di gestione integrato e le politiche**



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) e la norma BS OHSAS 18001:2007 (standard destinato ad essere sostituito dal primo entro il 2021). 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/OHSAS 18001 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 del sistema di gestione OHSAS 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.

In materia di salute e sicurezza è stato recentemente pubblicato il nuovo standard ISO 45001, che viene incontro all'esigenza sempre più sentita da parte delle aziende di implementare un proprio Sistema di Gestione della Sicurezza in uno scenario in continua evoluzione. Gli obiettivi della norma ISO 45001 sono i seguenti:

- Creazione di una norma ISO che diventi il riferimento a livello internazionale per i sistemi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro
- Utilizzare un linguaggio semplice



- Declinare requisiti effettivamente flessibili e adattabili con modalità diverse a piccole e grandi aziende
- Favorire la “gestione” senza che questo moltiplichi necessariamente la “documentazione”
- Consentire la gestione dei requisiti (anche legali) di salute e sicurezza sul lavoro senza che siano necessarie risorse aggiuntive per la gestione del sistema.

### 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

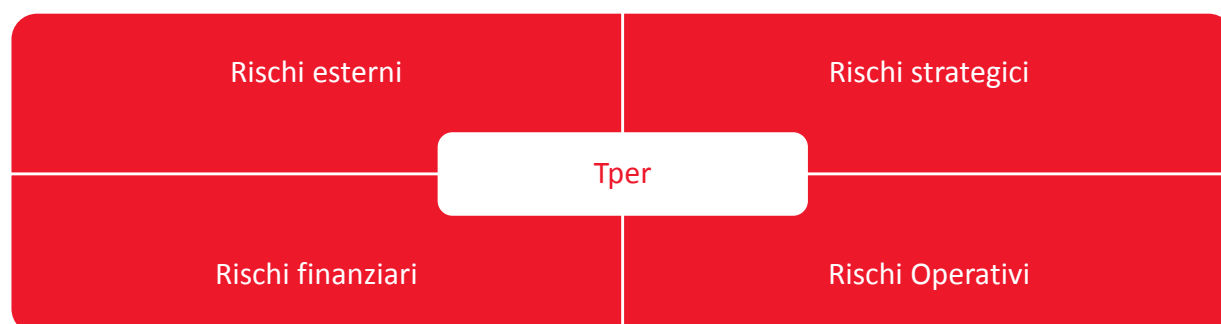
### La gestione dei rischi **DNF**



102-11 103-2 103-3

### Il sistema di gestione dei rischi TPER

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



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

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

Ambito / Categoria rischi	Temi materiali correlati	Ambiti di riferimento D.lgs 254/2016	Modalità di gestione - Politiche specifiche
<p><b>Rischi esterni</b></p> <p><b>Regolamentare / quadro normativo generale</b>            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. Un elemento ulteriore ma di rilievo in termini di impatto sul settore è rappresentato dagli interventi normativi connessi ad emergenze sanitarie (quali Covid-19)</p>	<p>Governance e condotta etica del business</p> <p>Investimenti per il territorio e la mobilità sostenibile</p> <p>Relazioni con la comunità e il territorio: cittadinanza responsabile ed educazione alla mobilità sostenibile</p>	<p>Lotta contro la corruzione attiva e passiva</p> <p>Sociali</p>	<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>
<p><b>Normative in materia ambientale</b>            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>	<p>Governance e condotta etica del business</p> <p>Investimenti per il territorio e la mobilità sostenibile</p> <p>Emissioni e qualità dell'aria - mitigazione impatti climate change</p> <p>Relazioni con la comunità e il territorio: cittadinanza responsabile ed educazione alla mobilità sostenibile</p>	<p>Ambiente</p> <p>Sociali</p>	<p>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> <p>Rinnovo del parco mezzi / azioni di Piano:  <i>Ambito urbano</i> - Investimenti nel breve termine di mezzi ibridi nelle aree urbane e di mezzi elettrici.  <i>Ambito extra-urbano</i> - Valutazione di mezzi a metano liquido e ibridi a metano-</p> <p><i>Medio-lungo termine</i> - Progettualità volta a realizzare nel medio lungo termine un'infrastruttura in grado di consentire l'immissione in servizio di mezzi full electric.</p> <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><b>Ambientali / eventi naturali</b> Rischi da eventi naturali / atmosferici avversi e/o accidentali che danneggino gli impianti e strutture (anche derivanti da cambiamenti climatici)</p>	<p>Emissioni e qualità dell'aria – mitigazione impatti climate change</p>	<p>Ambiente Sociali</p>	<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><b>Materie prime</b> Rischio di prezzo delle commodity - Il Gruppo TPER è esposto al rischio prezzo delle commodity energetiche</p>	<p>Uso efficiente delle risorse naturali: gestione sostenibile risorse</p> <p>Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura</p>	<p>Ambiente Sociali</p>	<p>Procurement policy e gestione / monitoraggio del rischio fornitura e andamento prezzi commodities.</p>
<p><b>Concorrenza / Liberalizzazione del settore</b> Rischio in oggetto è di natura prospettica e riguarda in particolare le attività di TPL regolamentate / in concessione.</p>	<p>Governance e condotta etica del business</p> <p>Mobilità come servizio: qualità, accessibilità, integrazione e intermodalità</p> <p>Investimenti ed innovazione</p>	<p>Sociali Lotta contro la corruzione attiva e passiva</p>	<p>L'indirizzo strategico di TPER prevede quattro principali azioni definite dalle Linee guida del Piano industriale:</p> <p>Partecipazione a gare per l'affidamento dei servizi di TPL in bacini di interesse (anche fuori dal contesto regionale), sviluppando partnership</p> <p>Sviluppo sinergie di gruppo - TPER quale soggetto aggregatore della mobilità, attraverso il potenziamento delle sinergie con le società controllate e collegate</p> <p>Sviluppo ulteriori business / diversificazione - Presidio del mercato ferroviario passeggeri in Emilia-Romagna attraverso la partnership con Trenitalia</p> <p>Mantenimento dei business connessi alla sosta e al car-sharing e sviluppo nel settore ferroviario merci.</p>
<p><b>Quadro economico generale</b> Difficoltà nel raggiungimento degli obiettivi aziendali per cause riconducibili al contesto esterno Adozione da parte della Regione di politiche di tariffazione non favorevoli, con conseguente riduzione dei ricavi. Tagli sostanziali dei trasferimenti Stato-Regione Eventi con possibili ripercussioni negative su business/ operatività del Gruppo (realizzazione piano investimenti / funzionamento aziendale, erogazione dei servizi o il raggiungimento degli obiettivi fissati con la Regione - Agenzie per la mobilità) in caso di prolungata indisponibilità di fondi.</p>	<p>Solidità patrimoniale, performance e distribuzione di valore</p> <p>Investimenti per il territorio e la mobilità sostenibile</p> <p>Mobilità come servizio: qualità, accessibilità, integrazione e intermodalità</p>	<p>Sociali</p>	<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>
<p><b>Rischi strategici</b></p>			
<p><b>Rischio reputazionale</b> I rischi reputazionali sono quei rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine di TPER da parte di clienti, fornitori, autorità di</p>	<p>Governance e condotta etica del business</p>	<p>Lotta contro la corruzione</p>	<p>TPER è attiva nel miglioramento della qualità del servizio e per garantire la sicurezza fisica dei dipendenti, dei passeggeri (e nella percezione della</p>

<p>vigilanza a causa della diffusione all'esterno di notizie pregiudizievoli.</p> <p>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>	<p>Mobilità come servizio: qualità, accessibilità, integrazione e intermodalità</p>	<p>attiva e passiva</p> <p>Sociali</p>	<p>stessa). Presenti strutture e procedure adibite alla raccolta e gestione dei reclami e servizio assistenza clienti.</p>
<p><b>Definizione e attuazione strategie e reattività e cambiamenti</b></p>	<p>Governance e condotta etica del business</p> <p>Investimenti ed innovazione</p>	<p>Sociali</p>	<p>Monitoraggio e adeguamento del piano industriale agli scenari di mercato e quadro normativo ed operativo.</p>
<p><b>Rischi finanziari</b></p>			
<p><b>Tasso</b></p>	<p>Solidità patrimoniale, performance e distribuzione di valore</p>	<p>Sociale</p>	
<p><b>Mercato</b></p>			<p>Si veda rischi esterni e relativo monitoraggio quadro normativo e regolamentare</p>
<p><b>Credito</b> - 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.</p>			<p>Gestione, valutazione e monitoraggio dei rischi creditizi improntati a criteri di e prudente gestione.</p> <p>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.</p>
<p><b>Liquidità</b></p> <p>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.</p>			<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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,</p>

			al fine di assicurare la tempestività dei pagamenti.
<b>Rischi operativi</b>			
<b>Fornitori</b> Qualità dei servizi / prestazioni e sostenibilità	Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura	Sociale  Rispetto diritti umani	Procurement policy e monitoraggio catena di fornitura, anche attraverso procedure previste da sistema gestione qualità ISO 9001.
<b>Salute e sicurezza trasporto</b> Sicurezza Filoviaria-Ferroviaria - L'area comprende le casistiche di rischio operativo interne al Gruppo e non derivanti unicamente da cause esterne, quali: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Sicurezza di circolazione "dal lato del macchinista": comprende tutti gli apparati che controllano l'operato del macchinista e ne prevengono eventuali errori.</li> </ul> Minimizzazione dei danni da eventi esterni e dei danni accidentali ai passeggeri e ad altri cittadini.	Sicurezza clientela (Security & Safety)  Gestione rumore e vibrazioni	Sociale  Rispetto diritti umani	TPER è molto attenta all'impatto delle proprie attività e presidia i fattori di rischio correlati a ogni processo, in ottica di prevenzione e di pronto intervento su qualsiasi attività che possa avere impatto sensibile sia all'interno che verso l'esterno.  L'ambito della sicurezza nei trasporti è altamente e dettagliatamente normato, a livello nazionale e comunitario. Tali rischi sono pertanto mitigati in primo luogo dal set di prescrizioni fissato dagli enti regolatori, che forniscono contestualmente garanzia e supporto nello svolgimento delle attività in sicurezza, ed in secondo luogo dall'adozione di procedure e istruzioni operative adeguate. TPER ha implementato processi e i controlli necessari per la compliance alla normativa esistente e per l'aggiornamento a sue future modificazioni.
<b>Persone / Risorse umane</b> 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.	Gestione, formazione e sviluppo risorse umane  Ambiente di lavoro: diversità, inclusione, welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro	Personale  Rispetto diritti umani	Politiche gestione risorse umane - Attività di formazione e di recruiting delle figure necessarie.
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b> Infortuni o lesioni per il personale che opera all'interno dei depositi e delle strutture e negli uffici - impiegato nel servizio trasporto. Aggressione da parte di terzi ai danni degli accertatori	Salute e sicurezza sul lavoro	Personale  Rispetto diritti umani	Il presidio del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal Sistema di gestione Salute e sicurezza certificato – UNI ISO 45001:2018  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.
<b>Processi e procedure e Sistemi IT</b>	Sicurezza dei dati / Cyber security e privacy	Sociale  Rispetto diritti umani	TPER ha attivato un modello organizzativo in grado di presidiare la corretta applicazione della normativa di riferimento (privacy). Costituita la funzione del Data Protection Officer.

			Inoltre il recepimento delle disposizioni di legge e delle indicazioni dell'Autorità Garante della Privacy è assicurato tramite il costante aggiornamento delle normative e delle policy.
<b>Eventi accidentali interni</b> <i>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.</i>	Mobilità come servizio: qualità, accessibilità, integrazione e intermodalità	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.
<b>Legale-compliance</b> 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	Governance e condotta etica del business	Lotta contro la corruzione attiva e passiva  Sociali	Il rispetto delle norme è parte integrante dei processi decisionali.  Nello specifico, TPER ha adottato un modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.lgs 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.

## **Il rispetto delle norme – la compliance normativa DNF**



206-1 207-1 207-2 207-3 207-4 307-1 416-2 418-1 419-1

### **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 2019 pratiche della stessa natura.

### **Il rispetto delle norme ambientali**

Nel corso del 2021 non sono stati avviati procedimenti relativi a violazioni di disposizioni di natura ambientale, così come non sono in essere contenziosi ambientali significativi.

### **Inosservanza di leggi e regolamenti in area sociale ed economica**

Non sono in essere contenziosi in materia di violazioni di disposizioni di carattere sociale ed economico. Nel periodo di riferimento (2021) non sono stati avviati procedimenti verso la società riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza o in materia di informativa e/o attività di marketing sui servizi di trasporto.

### **Tutela della Privacy e Cyber security**

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 2021 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 poste in essere 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 2021 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.

## 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 approfondimento si rinvia al Bilancio consolidato.

## La gestione responsabile della catena di fornitura DNF



102-9 103-2 103-3 308-1 414-1

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.

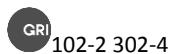
All'interno della supply chain di TPER non risultano casi di fornitori con significative problematiche in materia di libertà di associazione sindacale, lavoro minorile, condizioni di lavoro forzato, rispetto dei diritti umani.

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.

## Infrastruttura, innovazione e investimenti

### I mezzi TPER



### 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 2021, di 1.199 mezzi (1.187 al 31 dicembre 2020, 1.173 al 31 dicembre 2019).

	Diesel	Elettrico	Ibrido diesel	Ibrido metano	Metano cng	Metano lng	Totale complessivo
Interurbano	360					15	375
Suburbano	144		29		66	56	295
Urbano	102	89	55	40	243		529
	606	89	84	40	309	71	1199

Nel territorio complessivamente gestito dalle controllate TPB e TPF sono impiegati anche i mezzi di SST (16 mezzi) e dei partner (complessivamente 277 mezzi).

Partner - numero mezzi	2021
AGI	29
Coerbus	57
Cosepuri	66
La Valle	25
Sarasini	9
SACA	75
<b>Totale</b>	<b>277</b>

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

	Diesel	Elettrico	Ibrido diesel	Ibrido metano	Metano cng	Metano lng	Totale complessivo
Euro 2	86						86
Euro3	221		32		15		268
Euro4	33				21		54
Euro5	104		2		10		116
Euro6	162		50	40	53	71	376
EEV					210		210
ZEV		89					89
Totale complessivo	606	89	84	40	309	71	1199

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 380 mezzi a metano, di cui 210 bus Enhanced Environmentally Friendly, 53 Euro6 e 71 LNG, si contano 89 mezzi elettrici, con caratteristiche ZEV - Zero Emission Vehicle, 124 bus ibridi, 606 bus diesel di cui 162 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 43% circa dei mezzi della flotta TPER è pertanto a ridotte emissioni, considerando i mezzi EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), i mezzi ZEV, che sono considerati a emissioni zero, i mezzi ibridi e a metano.

Classe ambientale	Interurbano	Suburbano	Urbano	Totale complessivo
Euro 2	45	18	23	86
Euro3	133	78	57	268
Euro4	7	8	39	54
Euro5	68	17	31	116
Euro6	122	147	107	376
EEV		27	183	210
ZEV			89	89
<b>Totale complessivo</b>	<b>375</b>	<b>295</b>	<b>529</b>	<b>1199</b>

Gli investimenti di TPER per le tratte urbane sono orientati ad incrementare il numero di mezzi elettrici. La rete filoviaria di Bologna era già presente negli anni 60/70 e, nonostante per diversi anni non sia stata sfruttata, è sempre stata mantenuta, ed in tempi recenti ristrutturata. La flotta elettrica oggi conta 83 filobus, di cui 49 Crealis Neo.

Relativamente alla tipologia di mezzi utilizzati, si contano 50 bus corti, 47 bus di lunghezza media, 55 bus normali, 685 lunghi e 362 superlunghi/snodati.

Lunghezza	Interurbano	Suburbano	Urbano	Totale complessivo
<b>Corto</b>	12		38	<b>50</b>
<b>Medio</b>	24		23	<b>47</b>
<b>Normale</b>	1	2	52	<b>55</b>
<b>Lungo</b>	241	233	211	<b>685</b>
<b>Snodato/superlungo/extra lungo</b>	97	60	205	<b>362</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>375</b>	<b>295</b>	<b>529</b>	<b>1199</b>

Rispetto alle barriere architettoniche, 967 bus sono dotati di pedana per agevolare l'uso del mezzo da parte di persone a ridotta mobilità (902 nel 2020). 1028 bus hanno il pianale ribassato (979 nel 2020). Solo 159 bus su 1199 non sono dotati di sistemi ottimali di supporto per persone a mobilità ridotta (il 13%).

	Pianale	Pedana elevatrice		Totale
		Senza pedana	Pedana elevatrice	
<b>Interurbano</b>	Pianale standard	159	12	171
	Pianale ribassato	29	175	204
	<b>Totale interurbano</b>	<b>188</b>	<b>187</b>	<b>375</b>
<b>Suburbano</b>	Pianale ribassato	15	280	295
<b>Urbano</b>	Pianale ribassato	29	500	529
<b>Totale complessivo</b>		<b>232</b>	<b>967</b>	<b>1199</b>

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. La vita media dei treni di proprietà di TPER è di 5 anni.

## Età media dei mezzi

Nel 2021 l’età media del parco mezzi automobilistico è pari a 11,7 anni. Prosegue il trend di miglioramento e riduzione dell’età media rispetto agli anni precedenti. Gli investimenti in corso e quelli programmati contribuiranno a migliorare ulteriormente tale indicatore, mentre la manutenzione dei mezzi consente di disporre di materiale in uno stato di buona qualità e funzionalità.

	2019	2020	2021
Età media bus	12,7	12,4	11,7
Età media treni	5	6	7

## Gli investimenti DNF



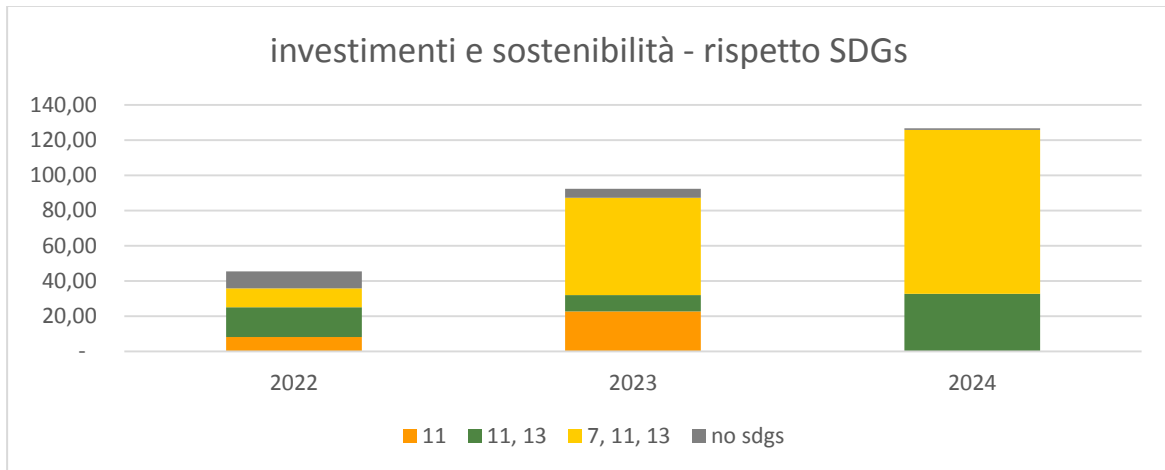
Il Piano investimenti di TPER riguarda l’acquisto di nuovi mezzi nei settori automobilistico e ferroviario e la realizzazione, in qualità di soggetto attuatore, di opere finalizzate allo sviluppo di una mobilità più efficiente efficace e sostenibile, allo sviluppo tecnologico e nel campo dell’information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

Gli investimenti descritti si riferiscono al piano 2022-2024, 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 (Millioni 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)
NUOVE INFRASTRUTTURE E IMPIANTI	97 mln	Tutela del territorio (qualità dell’aria e cambiamenti climatici), valorizzazione della	Adattamento ai cambiamenti climatici	Costruire un’infrastruttura resiliente, promuovere l’innovazione e una

		città e mobilità accessibile e sostenibile	riduzione del rischio di disastri	industrializzazione equa, responsabile e sostenibile
ACQUISTO NUOVI MEZZI DEL SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA E RELATIVE INFRASTRUTTURE	168 mln		Mobilità urbana	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili



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

## Progetti **DNF**



### 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 potrà così contare su nuovi mezzi (in tutto 49) e risulterà riqualificato in termini di flessibilità e di fruibilità per i passeggeri, in particolare quelli con ridotta capacità motoria, che vedranno 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 imbarco 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 Metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano. TPER ne è soggetto gestore e attuatore.

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

Il progetto prevede infatti:

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

Come sopra accennato, TPER nel 2021 ha effettuato 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 **DNF**

### 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.

## **MUVER**

MUVER è l’App progettata da TPER e prodotta in partnership dalle quattro aziende di trasporti pubblici emiliano-romagnole TPER, Seta, Start Romagna e Tep, integrata con il sistema regionale MiMuovo. Una sfida importante, affrontata assieme alla Regione Emilia-Romagna, anche impiegando fondi europei POR FESR.

L’obiettivo era quello di mettere gli utenti in condizione di acquistare e convalidare il biglietto utilizzando il proprio smartphone, coniugando al tempo stesso la sicurezza delle transazioni in fase d’acquisto online e il rispetto della compatibilità con i sistemi già in essere nella regione, in particolare il tema della validazione degli accessi. MUVER è tra le prime applicazioni in Europa e la prima in Italia a permettere, oltre all’acquisto, anche la validazione attraverso l’NFC su base regionale, ma rappresenta solo uno step della dematerializzazione dei titoli di viaggio.

L’App MUVER è stata premiata nel 2018 a Cannes in occasione delle giornate dedicate a Trustech, la fiera delle tecnologie digitali, come miglior progetto a livello internazionale realizzato nel campo della bigliettazione elettronica. Il “Best Customer Service Award” premia i servizi a maggior valore per l’utente. Le motivazioni del premio: MUVER consente per la prima volta in Italia l’interoperabilità su base regionale nell’acquisto e convalida dei titoli di viaggio tramite smartphone.

## **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 preventivamente acquistare alcun titolo di viaggio. L'attività è finanziata dai fondi regionali POR FESR 2014-2020 e sviluppata in collaborazione con le aziende TEP, START e SETA. Nel corso del 2019 sono state esperite le procedure di gara per il nuovo sistema di bigliettazione. Si prevede di avviare il sistema entro la fine del 2020 e nel corso del 2021.

Nel corso del 2021 è stato completato e avviato il progetto di bigliettazione elettronica EMV, che 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.

L'attività è finanziata dai fondi regionali POR FESR 2014-2020 e sviluppata in collaborazione con le aziende TEP, START e SETA.

### **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. Nell'ultimo anno sono state effettuate oltre 10.000 ricariche "dematerializzate" con bancomat, oltre 30.000 via web e altrettante presso rivendite dotate di dispositivo di ricarica veloce e 15.000 nell'ambito dei contratti di mobility management con aziende convenzionate.
- Bigliettazione People Mover: Nel corso del 2019 è stato realizzato e collaudato il sistema di bigliettazione del servizio People Mover (servizio ancora non attivato). Considerando la particolarità dell'utenza con forte componente business e turistica, 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 Mimuovo. 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 deambulanti relative al prossimo passaggio dei bus, un'importante informazione già presente anche sulle App e sul servizio di messaggistica Hellobus. I bus urbani sono dotati di un sistema per l'annuncio interno della prossima fermata e, da alcuni mesi, di messaggi variabili di utilità (limitazioni di corse, deviazioni, annunci diversi) con frequenze programmabili. Per favorire l'utenza non vedente e ipovedente, i bus urbani e suburbani sono dotati di un altoparlante esterno che comunica il numero della linea e la direzione una volta 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](http://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 responsive 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 le 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, per la campagna abbonamenti 2021- 2022 (1 settembre 2021 - 31 agosto 2022), 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 (verificare)**

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 dall'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 nel 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 dal Comune di Bologna 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 di Bologna.

## Servizi per il territorio

### I servizi offerti DNF



102-2 102-6 102-10

TPER opera nel campo del servizio di trasporto pubblico locale su gomma nei bacini di Bologna e Ferrara, a livello sia urbano sia extraurbano; eroga il servizio di trasporto pubblico ferroviario su rete regionale in partnership con Trenitalia, attraverso la collegata Trenitalia Tper. Inoltre eroga il 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, nello specifico i progetti TPGV (Trasporto pubblico rapido di massa a guida vincolata) e PIMBO (progetto integrato della mobilità bolognese per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano).

TPER è soggetto gestore del nuovo collegamento stazione-aeroporto People Mover, in concessione alla partecipata Marconi Express.

### Servizio di trasporto su gomma

I passeggeri complessivamente trasportati da TPER nel 2021 sono stati 106,3 milioni.

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 2021 nei due bacini di Bologna e Ferrara sono stati percorsi dal Gruppo TPER e dai partner oltre 45,9 milioni di km.

#### Area urbana ed extraurbana di Bologna

Per garantire il servizio di trasporto pubblico su gomma nel territorio bolognese (attraverso la controllata TPB) i mezzi del Gruppo TPER hanno offerto 36,5 milioni di chilometri tra tratte urbane, extraurbane e suburbane.

Servizio di trasporto pubblico su gomma - Bacino di Bologna - Km offerti	2019	2020	2021
Servizio urbano Bologna	17.967.742	16.879.787	17.584.026
Servizio urbano altri comuni	695.634	664.111	691.157
Servizio suburbano ed extraurbano Bologna	16.899.701	16.715.367	18.200.084
Linee specializzate, riservate e noleggi	56.030	34.701	45.898
<b>Totale Km offerti</b>	<b>35.619.107</b>	<b>34.293.966</b>	<b>36.521.165</b>

Nel 2021 TPER ha trasportato circa 96,5 milioni di passeggeri nel bacino bolognese, gestendo complessivamente 87 linee urbane, 18 suburbane, 139 extraurbane di cui 12 Prontobus a chiamata.

#### Area urbana ed extraurbana di Ferrara

Per svolgere il servizio di trasporto pubblico locale su gomma nell'area di Ferrara la controllata TPF durante il 2021 ha offerto 9,4 milioni di km, di cui 1,16 tramite i servizi a chiamata Taxibus.



Servizio di trasporto pubblico su gomma - Bacino Ferrara - Km offerti	2019	2020	2021
Servizio urbano Ferrara	2.442.866	2.316.150	2.574.743
Servizio extraurbano Ferrara	6.450.406	6.047.310	6.826.302
Di cui Servizio a chiamata <i>Taxibus</i> extraurbano	1.145.839	1.132.155	1.162.516
Linee specializzate, riservate e noleggi	1.704	1.070	747
<b>Totale Km offerti</b>	<b>8.894.976</b>	<b>8.364.530</b>	<b>9.401.792</b>

Nel 2021, nell'area di Ferrara, sono stati trasportati circa 9,8 milioni di passeggeri. Nell'area urbana di Ferrara sono presenti 21 linee urbane, 15 Taxibus, 44 extraurbane.

### Servizio di trasporto ferroviario

Dall'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 la 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. Inizialmente il servizio è stato lanciato con 120 automobili ed è entrato a regime nel 2019, per arrivare a fine 2021 a 385 auto.

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 47mila iscritti, che hanno percorso con questo sistema di mobilità sostenibile circa 2,5 milioni di chilometri nel 2021.

Nel 2021 il car sharing Corrente è stato avviato anche nel territorio del comune di Rimini. Il servizio al 31/12/21 è quindi attivo a Bologna, Ferrara, Casalecchio di Reno, Rimini, 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.

	2019	2020	2021
Automobili – Flotta al 31 dicembre	277	277	385
Iscritti	16.020	29.585	46.752

Corse realizzate	169.622	146.342	191.825
Ore di utilizzo	88.350	77.135	97.583
Chilometri percorsi	1.732.186	1.582.911	2.502.288

## Mobility management

TPER stipula annualmente diverse convenzioni di Mobility Management con aziende ed enti che hanno sede sul territorio servito, nell'ambito di accordi-quadro con i "Mobility Manager d'Area" competenti.

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% dal 2020, per il bacino di Bologna), 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).

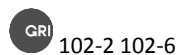
Altri accordi prevedono invece l'acquisto di un numero di abbonamenti elevato, in rapporto al totale dei dipendenti, ad un prezzo forfettario, che poi aziende ed enti distribuiscono ai propri dipendenti nel corso dell'anno in base alle richieste effettive. Fanno parte di questi accordi le convenzioni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

Specifici accordi hanno poi riguardato:

- Da novembre 2017, gli studenti iscritti all'Università di Bologna che, grazie ad un contributo forfettario annuo da parte dell'ateneo, hanno accesso all'acquisto di abbonamenti a tariffe particolarmente vantaggiose
- Da giugno 2019, Philip Morris Manufacturing & Technology Bologna S.p.A., che in base a un accordo triennale prevede un servizio, interamente finanziato dall'azienda, costituito da 2 linee di tpl che raggiungono anche lo stabilimento aziendale, nel comune di Crespellano, e un abbonamento gratuito per tutti i circa 1.600 dipendenti
- Da dicembre 2019, l'Aeroporto G. Marconi di Bologna, con specifico accordo ha previsto la fornitura di abbonamenti speciali riservati al personale.

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.

## 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 MUVER e ROGER è possibile acquistare titoli di viaggio direttamente con lo smartphone.

## La qualità dei servizi **DNF**



103-2 103-3 417-2 417-3

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

La Società non presenta casi accertati di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi (GRI 417-2) e riguardanti comunicazioni di marketing (GRI 417-3).

### 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

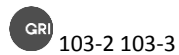
TPER è stata redatta ai sensi dell'art 16 della Costituzione, tenendo conto delle norme nazionali e dei principi stabiliti dalla Carta verde europea.

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 **DNF**



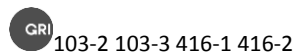
TPER si è impegnata in questi anni ad arricchire i canali di ascolto e informazione verso gli utenti, in particolare con la strutturazione di canali digitali che consentano di raggiungere gli utenti in modo diffuso e tempestivo.

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, Android e Windows.

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.

### Sicurezza **DNF**



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.

Tutti gli autobus urbani sono dotati di una videocamera con microfono, integrati nel sistema di telecontrollo e posti nella zona del posto guida che, attivati 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.

Su tutta la flotta è inoltre installato un sistema di dispositivi di ripresa video esterna ed 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.

Non si sono verificati episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza dei servizi offerti, ai sensi del GRI 416-2.

Customer satisfaction **DNF**

 103-2 103-3

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	2019	2020	2021
<b>Totale segnalazioni</b>	<b>4.472</b>	<b>4.996</b>	<b>7.664</b>
<i>Di cui</i>			
Totale reclamo automobilistico	3.802	3.359	4.468
Totale segnalazioni Grande e Salta Su			1.830
Totale reclami covid		1.595	293
Totale reclami sosta			362
Totale reclami People Mover			711
Totale reclami ferroviario	670	42	-
<i>In particolare relativi a</i>			
<b>Servizio</b>			
Frequenza o orario non rispettato	900	343	508
Corsa non effettuata	443	220	352
<b>Personale</b>			
Personale scortese	348	266	242
Guida scorretta	235	189	758
Fermata non effettuata	292	154	357
<b>Lotta all'evasione</b>	28	6	1
<b>Validazione obbligatoria</b>	3	8	1
<b>Segnalazione positiva</b>	12	3	6
<b>Tempi medi di risposta ai reclami</b>	15	13	10

Figura 1

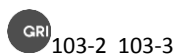
Le segnalazioni complessive degli utenti sono state 7.664 nel 2021, di cui 4.468 nel settore automobilistico. La principale segnalazione, non presente negli altri anni, riguarda gli abbonamenti gratuiti Grande e Salta Su (dettagli?). Calano rispetto al 2020 i reclami (da 1595 a 293).

Dal 2021 non sono state più registrate segnalazioni nel settore ferroviario, che da gennaio 2020 è passato alla partecipata Trenitalia Tper.

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

Il tempo medio di risposta è di 10 giorni.





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 molto importante per l'economia e come tale presenta impatti anche in termini di sostenibilità, se si considera che si tratta di filiere ad elevato assorbimento di energia, per varie ragioni proveniente prevalentemente 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 pubblico o condivisi.

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.

### **Cambiamenti climatici**

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.

Il settore dei trasporti in Italia rappresentava nel 2019 (ultimo anno pre-Covid) il 25,2% delle emissioni totali di gas ad effetto serra in Italia e il 30,7% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub>, una cifra all'incirca corrispondente alla percentuale di combustibili fossili consumati a livello nazionale. Il 92,6% di tali emissioni sono attribuibili al trasporto stradale (persone e merci), il 4,3% alla navigazione, lo 0,75% all'aviazione domestica, lo 0,65% alle condotte, lo 0,15% alle ferrovie ed il rimanente 1,52% circa ad altri sistemi. Se in Italia le emissioni si sono ridotte dal 1990 al 2019 del 19%, il settore dei trasporti nel 2019 rappresentava uno dei pochi settori in crescita di emissioni (+3,2% rispetto al 1990), assieme solo a quello residenziale/dei servizi e dei rifiuti. La grande importanza del settore dei trasporti nel quadro delle emissioni nazionali e la sua fortissima dipendenza dai combustibili fossili ne fanno quindi il settore cardine di ogni strategia di riduzione delle emissioni (fonte Rapporto MIMS Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità).

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

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

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

Il potenziamento del trasporto pubblico rappresenta un'importante strada da perseguire, in particolare nelle città di medie e grandi dimensioni, dove l'elevata densità di popolazione

renderebbe impossibile consentire a tutti i cittadini di usufruire dei mezzi propri di trasporto.

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

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

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

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

### **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)	Gli effetti dei cambiamenti climatici possono avere una ricaduta significativa sul settore del trasporto pubblico urbano, in termini di tipologia e struttura della domanda, così come sull'organizzazione del servizio.  TPER non ha al momento sviluppato scenari specifici di medio-lungo periodo che quantifichino la resilienza e gli effetti economico-finanziari di un aumento delle temperature inferiore o uguale a 2 °C e uno scenario superiore a 2 °C (20). [Raccomandazione TCFD, strategia c)]

Governance – politiche	La politica ambientale di TPER (presente capitolo / Sostenibilità ambientale) I mezzi TPER Politica energetica – si veda informativa specifica in calce alla presente tabella (paragrafi Energia – Emissioni)
Target	TPER ha effettuato e prevede di effettuare investimenti significativi per l'efficientamento energetico / rinnovo della propria flotta (I mezzi TPER) e per la conseguente riduzione delle emissioni. Non sono stati al momento definiti target specifici per ulteriori interventi per la riduzione dei consumi di energia e delle emissioni.
Performance – indicatori e metriche	L'attuale sistema di rendicontazione di TPER fornisce le seguenti informazioni: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consumi di energia: diretta ed esterni (mezzi partner) GRI 302-1 GRI 302-2</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Emissioni GHG Scope 3 (mezzi partner) GRI 305-3 (mezzi partner)</li> <li>▪ Indici di intensità energia ed emissioni GRI 302-3 GRI 305-4</li> </ul>

## Il contributo di TPER DNF



301-1 301-2 301-3 302-1 302-2 302-3 302-4 305-1 305-2 305-3 305-4 305-5 305-6 305-7

### Qualità ed efficienza del servizio

Il miglioramento della qualità ed efficienza del servizio rappresenta un elemento strategico per incentivare la scelta del trasporto pubblico rispetto a quello privato. 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 delle soluzioni di trasporto collettivo (tpl) o condiviso (Corrente). 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.

### Inquinamento acustico (rumore e vibrazioni)

All'impatto ambientale si aggiunge il tema dell'inquinamento acustico, che 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.

### Impatto ambientale – I mezzi

L'obiettivo di riduzione dell'impatto ambientale dei mezzi viene perseguito da TPER principalmente attraverso una politica di riduzione delle sostanze inquinanti e la minore produzione di CO<sub>2</sub>.

TPER prosegue il percorso di rinnovo del proprio parco veicolare, attraverso l'acquisto di nuovi mezzi e l'utilizzo di fonti energetiche meno inquinanti, come l'energia elettrica o il metano. La sostituzione dei mezzi più obsoleti con nuovi veicoli 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 di rumorosità previsti dalla legge, in particolare a seguito degli investimenti nel parco mezzi degli ultimi anni.

Attraverso l'utilizzo capillare di mezzi pubblici o condivisi, TPER ritiene di poter fornire il proprio contributo alla riduzione del traffico e al miglioramento della viabilità.

### **Sostenibilità ambientale ed economia circolare**

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 sfalci, potature e rifiuti organici. 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.

Questo processo circolare, che parte dallo sforzo quotidiano dei cittadini per la corretta raccolta differenziata e arriva a fornire al territorio un combustibile rinnovabile, sarà destinato a una filiera trasparente e certificata. In tempi recenti questo progetto è stato oggetto di ulteriore implementazione, come descritto in precedenza nell'apposito capitolo relativo ai principali eventi del 2021.

### **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**

La politica aziendale di riduzione degli impatti ambientali trova un riscontro positivo, innanzitutto nei livelli di consumo di energia elettrica, diesel e metano.

Per TPER i consumi energetici (e quindi gli impatti ambientali), come per le altre aziende di trasporto pubblico, sono determinati in maniera preponderante dagli usi per autotrazione che, mediamente, rappresentano dal 75% al 90% dei consumi e delle conseguenti emissioni (Fonte ASSTRA).

Per molte aziende del trasporto pubblico locale, i consumi energetici complessivi risultano in aumento negli ultimi anni, in quanto il servizio offerto viene progressivamente potenziato. La sfida è aumentare l'efficienza energetica riuscendo a diminuire i consumi di combustibile, migliorando il proprio standard competitivo. Di seguito si riportano i consumi complessivi divisi per ambito di utilizzo.

I dati presentati si riferiscono ai consumi interni di energia ed alla quota di consumi esterni (indiretti) relativi ai partner dei servizi di trasporto pubblico. I dati di tali consumi si

riferiscono in particolare allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico e non includono i consumi generali per sedi e altro.

### Consumi di energia interni

I consumi interni includono la capogruppo TPER e le società controllate incluse nel perimetro di consolidamento. I dati vengono riepilogati in GJoule e di seguito analizzati in dettaglio per singola fonte energetica (in unità di misura propria).

Per maggiore confrontabilità del dato, nel 2019 per trasporto si intende il solo servizio autobus. Dal 2020 infatti il servizio ferroviario è svolto dalla società collegata Trenitalia Tper.

Lo scalo dei minori consumi nel 2020 è in parte determinato dall'effetto Covid.

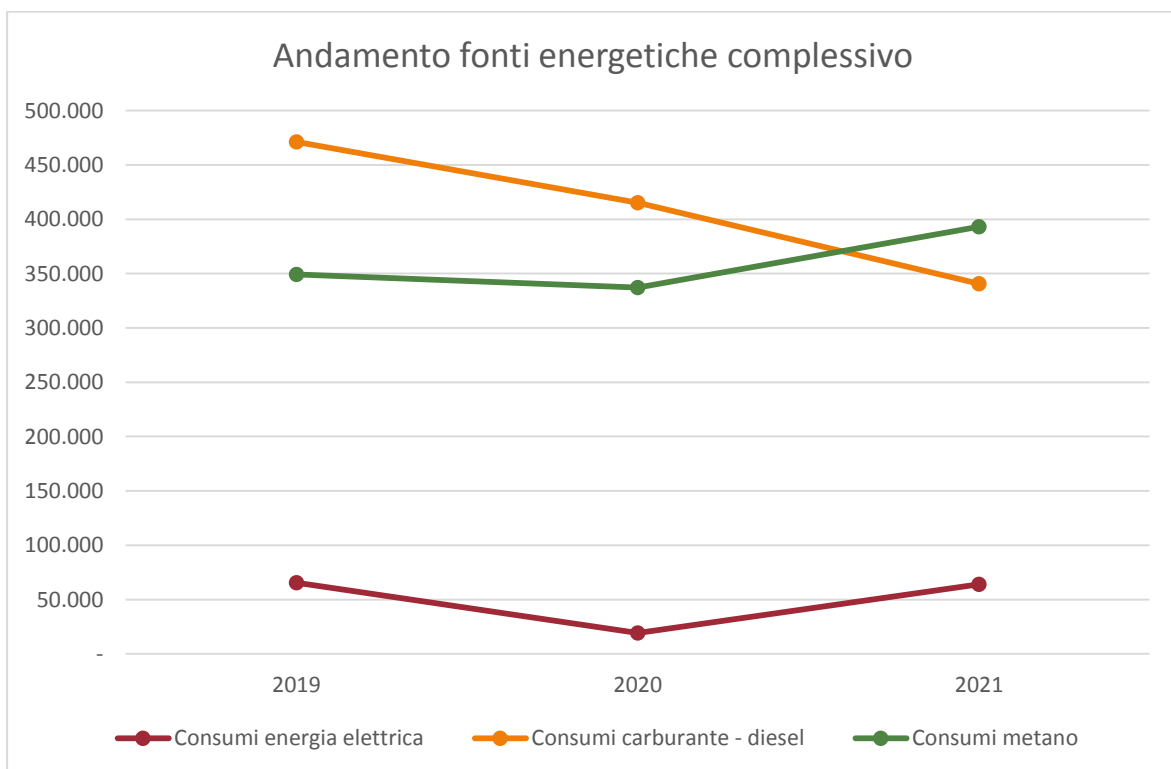
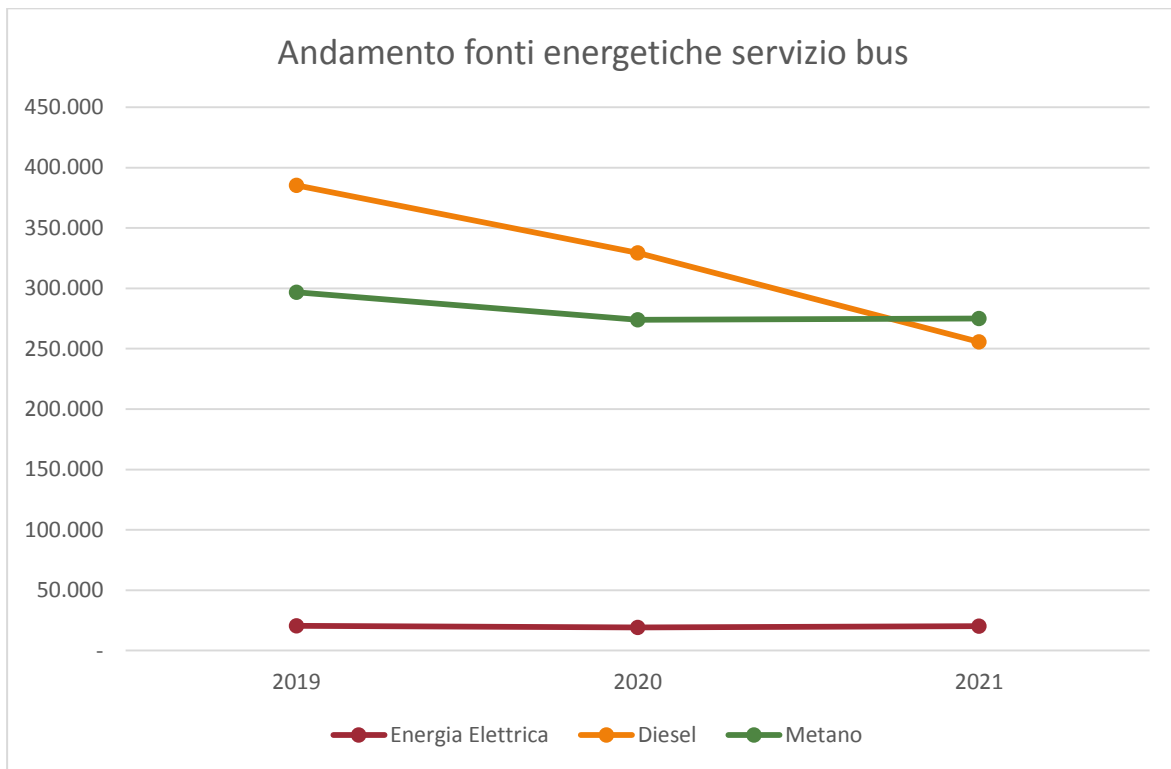
È possibile notare la maggiore efficienza dei mezzi (minori consumi in valore assoluto) e la tendenziale riduzione del ricorso alla fonte diesel. Dall'analisi dell'intensità dei consumi (consumi rapportati ai km questo impatto è ulteriormente evidente).

Consumi energia complessivi per servizio (GJoule)	2019	2020	2021
Trasporto	702.550	650.706	638.774
Altri servizi Mobilità	13.654	14.282	14.493
Sedi - Terminal e altro	169.677	149.341	146.166
Partner	111.658	103.841	92.304
<b>Totale esclusi i partner</b>	<b>885.881</b>	<b>814.329</b>	<b>799.433</b>
<b>Totale con partner</b>	<b>997.539</b>	<b>918.170</b>	<b>891.737</b>

Andamento consumi complessivi esclusi i partner	3,5%	-8,1%	-2%
Andamento consumi complessivi con partner	5%	-8%	-3%

Andamento consumi complessivi servizi di trasporto (GJoule)	2019	2020	2021
Consumi energia elettrica	20.405	19.252	21.991
Consumi carburante - diesel	385.350	329.308	255.647
Consumi metano	296.794	274.042	275.002
<b>Totale</b>	<b>702.550</b>	<b>622.601</b>	<b>552.640</b>

Andamento consumi complessivi Gruppo (GJoule)	2019	2020	2021
Consumi energia elettrica	65.447	62.252	65.881
Consumi carburante - diesel	471.193	415.044	340.586
Consumi metano	349.241	337.033	392.951
<b>Totale</b>	<b>885.881</b>	<b>814.329</b>	<b>799.418</b>



Per maggiore confrontabilità delle informazioni, i dati del 2019 non comprendono i servizi ferroviari.

Energia consumata - GJoule	2019	2020	2021

<b>Consumi energia elettrica</b>			
Trasporto (bus)	20.405	19.252	21.991
KWh termici - sedi e terminal	3.749	3.781	4.261
Sedi e altro	34.443	33.700	33.892
SST	-	-	-
MA.FER	5.545	4.232	4.343
Dinazzano Po	1.304	1.288	1.394
<b>Totale</b>	<b>65.447</b>	<b>62.252</b>	<b>65.881</b>
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	59.967	57.836	62.267
<b>Andamento consumi energia elettrica</b>	1,93%	-3,55%	5,83%
<b>Consumi carburante - diesel</b>			
Trasporto (bus)	385.350	329.308	255.647
Trasporto (treni)	85.361	-	-
Altri servizi mobilità	2.600	1.884	1.443
SST	14.484	11.634	17.891
MA.FER	-	-	-
Dinazzano Po	68.759	72.218	65.605
<b>Totale</b>	<b>556.554</b>	<b>415.044</b>	<b>340.586</b>
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
<b>Consumi metano</b>			
Trasporto (bus)	296.794	274.042	275.002
Altri servizi mobilità (include VAZ)	963	750	820
LNG / Biometano		16.150	67.735
Sedi e altro	44.311	39.643	42.408
SST	1.402	321	509
MA.FER	4.546	4.546	4.604
Dinazzano Po	1.225	1.582	1.873
<b>Totale</b>	<b>349.241</b>	<b>337.033</b>	<b>392.951</b>
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>			
<b>Totale consumi</b>	<b>1.192.767</b>	<b>814.329</b>	<b>799.433</b>
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	<b>59.967</b>	<b>57.836</b>	<b>62.267</b>

## Energia elettrica

Consumi energia elettrica	KWh	2019	2020	2021
Trasporto (bus)		5.668.169	5.347.678	6.108.529
KWh termici - sedi e terminal		1.041.375	1.050.160	1.183.630

Sedi e altro		9.567.478	9.360.981	9.414.491
MA.FER		1.540.392	1.175.608	1.206.412
Dinazzano Po		362.225	357.893	387.316
<b>Totale</b>		<b>18.179.639</b>	<b>17.292.320</b>	<b>18.300.378</b>
Di cui da fonti rinnovabili		<b>16.657.545</b>	16.065.519	17.296.329

Già dal 2017 TPER ha avviato un percorso per l'acquisto di energia elettrica "pulita", ovvero prodotta da fonti rinnovabili, partecipando al progetto Intercenter "Energia Elettrica 11".

Il contratto di fornitura dell'energia elettrica utilizzata da TPER è stato stipulato sulla base della convenzione con INTERCENTER, Agenzia per lo sviluppo dei mercati telematici della Regione Emilia-Romagna e stazione appaltante. Dal 2017 in tutti i lotti di tutte le convenzioni stipulate dalla Regione Emilia Romagna tramite INTERCENTER per la fornitura di energia elettrica 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 (energia eolica, solare termica, solare fotovoltaica, idraulica, geotermica e da biomassa) senza produzione di nuova CO2 derivante da combustibili fossili. Nei Capitolati tecnici, in particolare, i requisiti di sostenibilità prescrivono che l'energia elettrica fornita sia prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili, così come definite dalla lettera b) della Deliberazione ARG/ELT n. 104/11 e ss.mm.ii.

Il ricorso a tale contratto ha comportato un sovrapprezzo (limitato) per ogni MW acquistato, comunque, nei limiti del budget e in un'ottica di impegno per la sostenibilità. A partire dall'1 gennaio 2018 filobus e impianti TPER funzionano pertanto al 100% con energia derivante da fonti rinnovabili.

### Carburante – Diesel

Consumi carburante - diesel (Ton)	2019	2020	2021
Trasporto (bus)	9.023	7.711	6.046
Altri servizi mobilità (include VAZ)	61	44	34
SST	339	272	423
MA.FER	-	-	-
Dinazzano Po	1.610	1.691	1.551
<b>TOTALE</b>	<b>11.033</b>	<b>9.718</b>	<b>8.054</b>

### Metano

Consumi metano (mc)	2019	2020	2021
Trasporto (bus)	8.592.085	7.933.406	7.965.531
Altri servizi mobilità (include VAZ)	27.868	21.722	23.762
LNG / Biometano		467.543	1.961.956
Sedi e altro	1.282.798	1.147.637	1.228.354
SST	40.597	9289	14.751
MA.FER	131.596	131.596	133.362



Dinazzano Po	35.461	45.800	54.256
<b>Totale</b>	<b>10.110.405</b>	<b>9.756.993</b>	<b>11.381.972</b>

### Consumi di energia esterni

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)	2019	2020	2021
<b>Consumi carburante - diesel</b>			
Trasporto (bus)	109.407	97.668	86.950
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	
<b>Consumi metano</b>			
Trasporto (bus)	2.251	<b>6.172</b>	5.354
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	
<b>Totale consumi</b>	<b>111.658</b>	<b>103.841</b>	<b>92.304</b>

Gli stessi consumi vengono riportati, nella successiva tabella, in unità di misura specifica delle fonti energetiche.

Consumi energia - Partner	Unità	2018	2019	2020	2021
<b>Consumi carburante - Diesel</b>	<b>Ton</b>				
Trasporto (bus)		2.144	2.562	2.287	2.056
<b>Totale</b>		<b>2.144</b>	<b>2.562</b>	<b>2.287</b>	<b>2.056</b>
<b>Consumi metano</b>	<b>Mc</b>				
Trasporto (bus)		21.391	65.169	178.687	155.010
<b>Totale</b>		<b>21.391</b>	<b>65.169</b>	<b>178.687</b>	<b>155.010</b>

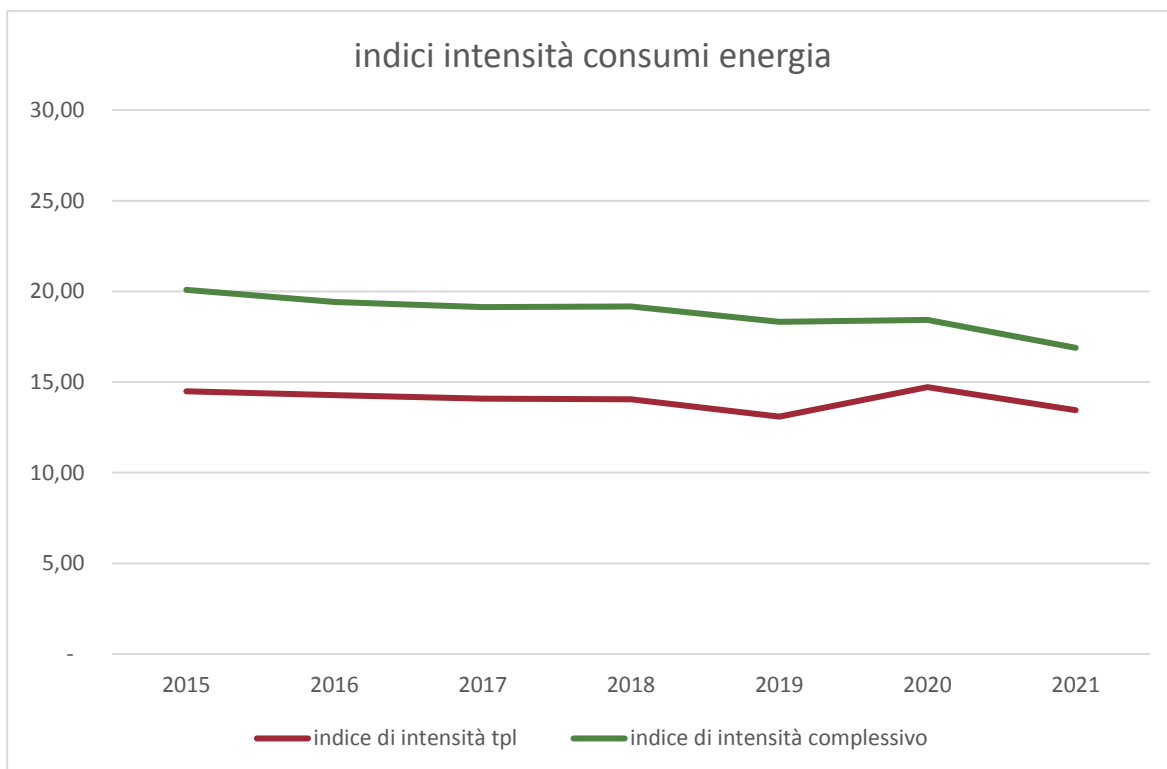
### Indice intensità consumo di energia

Di seguito si riportano gli indici di intensità relativi alla riduzione dell'energia utilizzata. Nel conteggio sono esclusi i km percorsi con il car sharing. A parità di energie utilizzate, TPER ha orientato la sua scelta verso forme di energia più sostenibili.

La tabella indica i valori al netto dei dati sui servizi ferroviari (2019) per maggiore confrontabilità).

Indice di intensità tpl	Unità	2019	2020	2021
Consumi energia	GJ	702.550	650.706	638.774
Km percorsi complessivamente	Km	53.661.884	44.205.636	48.425.245
<b>Indice intensità / Intensity index</b>	<b>GJ/km*1000</b>	<b>13,09</b>	<b>14,72</b>	<b>13,19</b>
Indice di intensità complessivo	Unità	2019	2020	2021
Consumi energia	GJ	885.881	814.329	799.433

Km percorsi complessivamente	Km	48.349.712	44.205.636	48.425.245
Indice intensità / Intensity index	GJ/km*1000	18,32	18,42	16,51



## Le emissioni

Le azioni di TPER sono inquadrare nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità stabiliti dai PUMS dei bacini in cui sono svolti i servizi di trasporto pubblico su gomma, e più in generale del PRIT regionale. La società è quindi soggetto attivo nel raggiungimento degli obiettivi previsti.

TPER, oltre a migliorare le sue performance negli anni in termini di riduzione del consumo di fonti fossili e riduzione delle emissioni, fornisce un'alternativa economica ed ecologica al trasporto con mezzi privati.

L'utilizzo dei mezzi pubblici TPER in alternativa all'automobile consente infatti di risparmiare 114mila tonnellate di CO<sub>2</sub> nei bacini di Bologna e Ferrara, di cui 255 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](http://www.CO2nnect.org), [www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it), [www.sviluppoeconomico.gov.it](http://www.sviluppoeconomico.gov.it).

## Emissioni dirette e indirette

Il dato delle emissioni è riportato in tonnellate equivalenti di anidride carbonica (t CO<sub>2</sub>e) 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”.

Il metodo **market-based** richiede 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 tCO<sub>2</sub>e nullo. Nel caso in cui non siano state definiti specifici accordi contrattuali, l’approccio in esame richiede l’utilizzo dei fattori di emissione “residual mix” nazionale, ove tecnicamente applicabile.

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

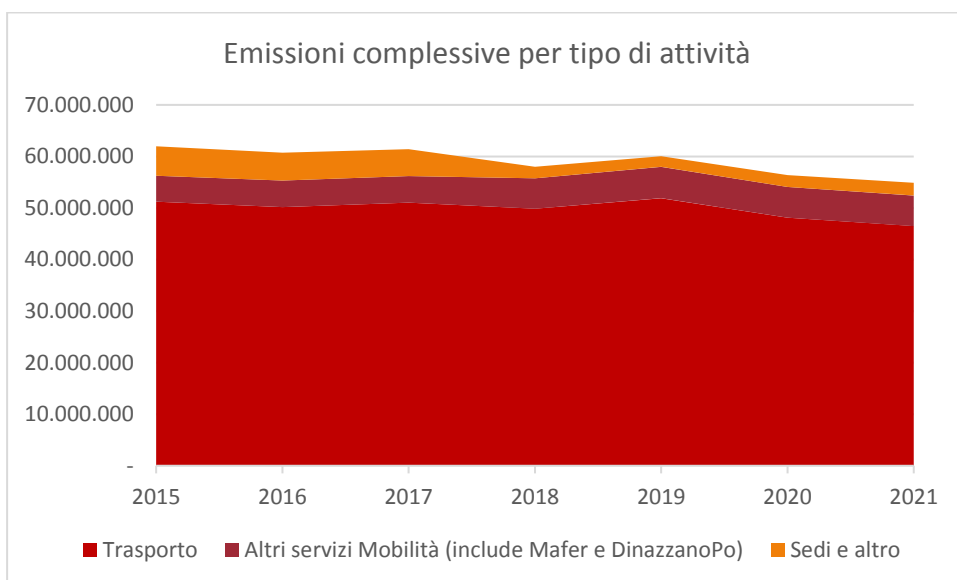
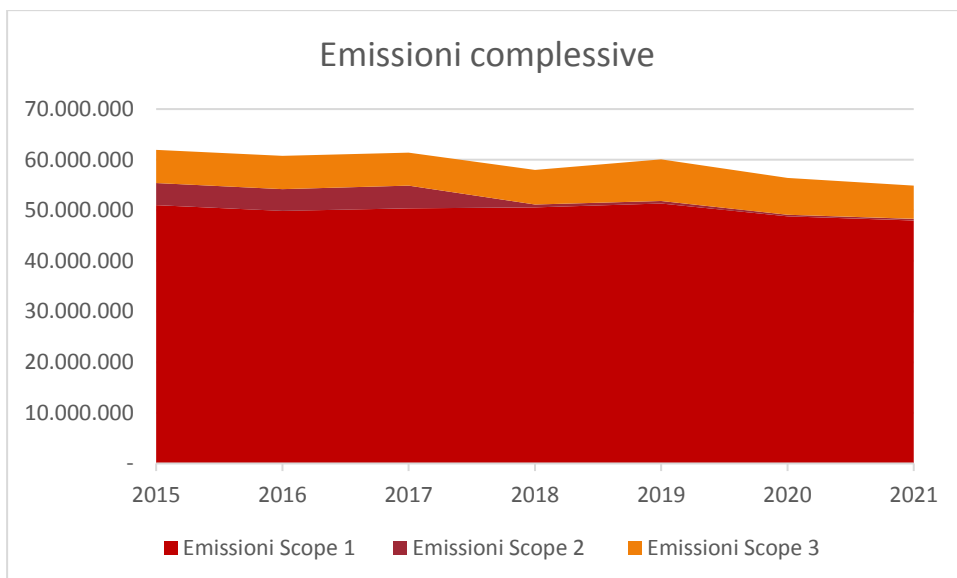
Le tabelle mostrano, per le tipologie significative, i dati relativi alle emissioni dirette (Scope 1 GHG – Greenhouse Gas) unitamente a quelle indirette associate ai consumi dell’energia elettrica acquistata dalla rete (Scope 2 GHG). Vengono inoltre presentati i dati delle emissioni per i consumi dei 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](http://www.isprambiente.gov.it), [www.sviluppoeconomico.gov.it](http://www.sviluppoeconomico.gov.it).

Per l’anno 2019 non si tiene conto dei dati relativi al servizio ferroviario per omogeneità.

Emissioni CO2 per Scope (tCO <sub>2</sub> e)	2019	2020	2021
Emissioni Scope 1	51.348.996	48.790.828	46.974.900
Emissioni Scope 2	481.743	314.711	257.569
Emissioni Scope 3	8.224.619	7.280.694	6.534.979
<b>Totale</b>	<b>60.055.358</b>	<b>56.386.233</b>	<b>53.767.447</b>
Andamento emissioni complessive	3,54%	-6,11%	-4,64%
Emissioni complessive / Per tipo di attività (tCO <sub>2</sub> e)	2019	2020	2021
Trasporto	51.882.101	48.144.602	45.851.402
Altri servizi Mobilità (include MA.FER e Dinazzano Po)	6.093.277	5.964.719	5.478.990
Sedi e altro	2.079.980	2.276.912	2.437.054
<b>Totale</b>	<b>60.055.358</b>	<b>56.386.233</b>	<b>53.767.447</b>
Andamento emissioni complessive	3,54%	-6,11%	-4,64%

Se si analizza il solo settore del trasporto è possibile notare per il trasporto su gomma l’effetto delle scelte e degli investimenti per la sostituzione di mezzi a minore impatto ambientale. Infatti pur aumentando i km complessivamente offerti si assiste a una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Questo deriva dal fatto di utilizzare mezzi diesel con minori consumi o dal fatto che una parte sempre più consistente del servizio è svolta con mezzi elettrici, ibridi o a metano.



Nei paragrafi successivi si analizzano 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.

Nei paragrafi successivi si riportano anche le emissioni dannose per l'ambiente e per la salute umana. TPER, infatti misura le emissioni di idrocarburi, monossidi di carbonio, particolati e ossido di azoto.

#### **Indice intensità emissioni**

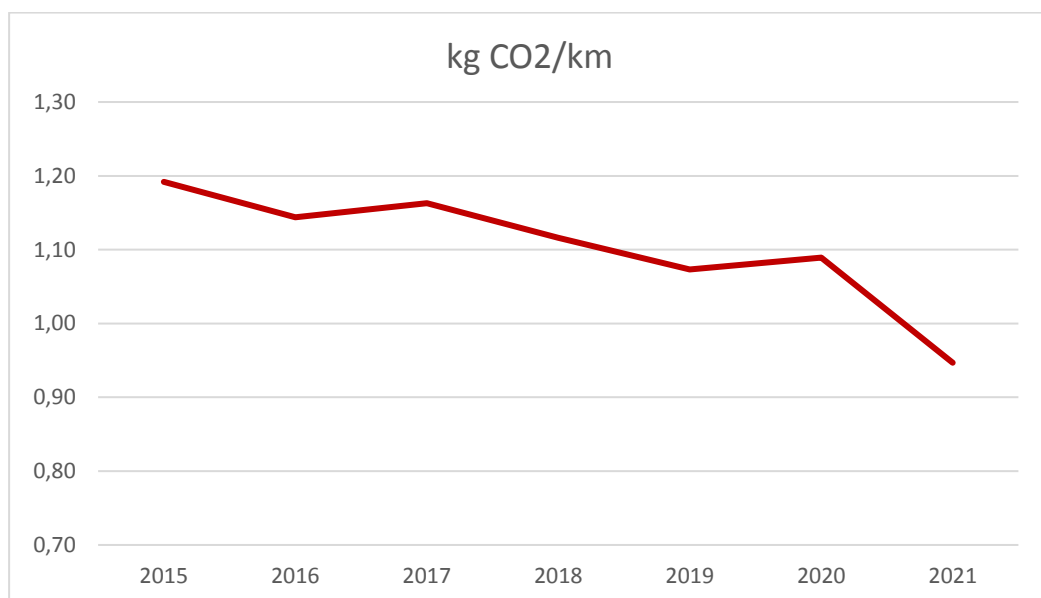
Si riporta di seguito l'indice di intensità delle emissioni (per il 2019 non si considera il servizio ferroviario).

Intensità delle emissioni	Unità	2019	2020	2021
<b>Indice di intensità tpl -</b>				
Emissioni T CO2 tpl	Kg CO2e	51.882.101	48.144.603	45.851.402
Km percorsi complessivamente	Km	48.349.712	44.205.636	48.425.245
<b>Indice intensità / Intensity index</b>	<b>CO2/km</b>	<b>1,07</b>	<b>1,09</b>	<b>0,95</b>
<i>Andamento indice</i>		<b>-3,9%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-13,1%</b>
<i>Nel triennio</i>		<b>-8,1%</b>	<b>-16,8%</b>	<b>-11,8%</b>
<b>Indice di intensità complessivo</b>				
Emissioni T CO2 complessive	Kg CO2e	60.055.358	56.386.233	53.767.447
Km percorsi complessivamente	Km	48.349.712	44.205.636	48.425.245
<b>Indice intensità / Intensity index</b>	<b>CO2/km</b>	<b>1,24</b>	<b>1,27</b>	<b>1,11</b>
<i>Andamento indice</i>		<b>-4,3%</b>	<b>-2,4%</b>	<b>-13,0%</b>
<i>Nel triennio</i>		<b>-12,1%</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-10,6%</b>

Figura 2

Analogamente al dato relativo all'indice dell'intensità dell'energia, il dato viene presentato utilizzando i Km percorsi quale parametro di riferimento.

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

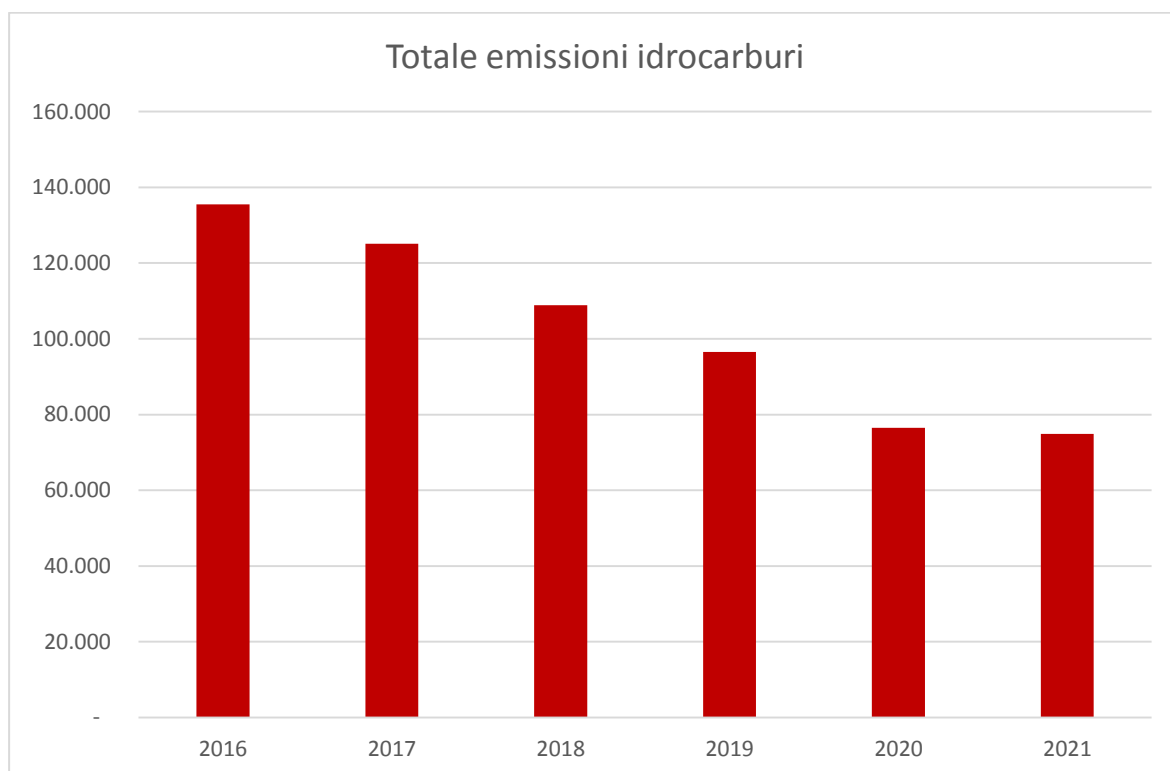


### Altre emissioni dannose per l'ambiente e la salute umana – inquinanti locali

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.

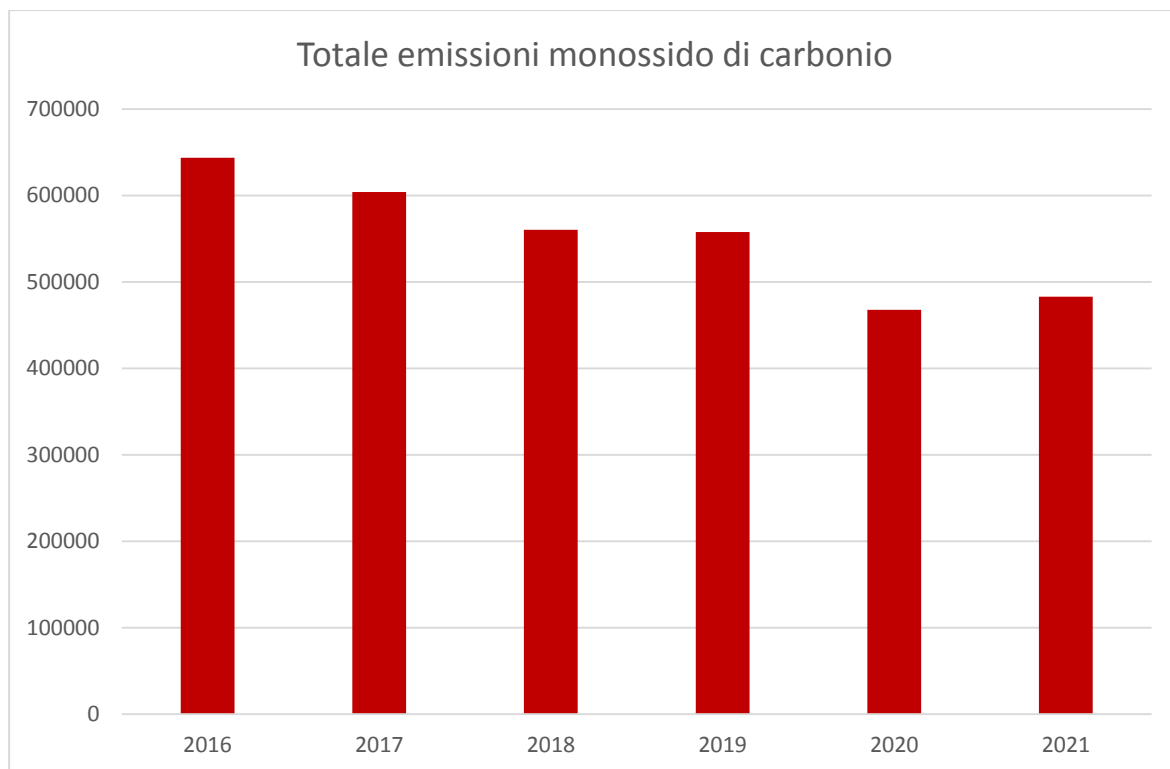
Tutti i dati di seguito riportati sono in kg.

	2019	2020	2021
Totale emissioni idrocarburi (kg)	96.536	76.542	74.932
Di cui non metanici	34.576	30.944	31.820
<i>ANDAMENTO</i>	-11,35%	-20,71%	-2,10%
<i>Nel triennio</i>	-23%	-30%	-22%

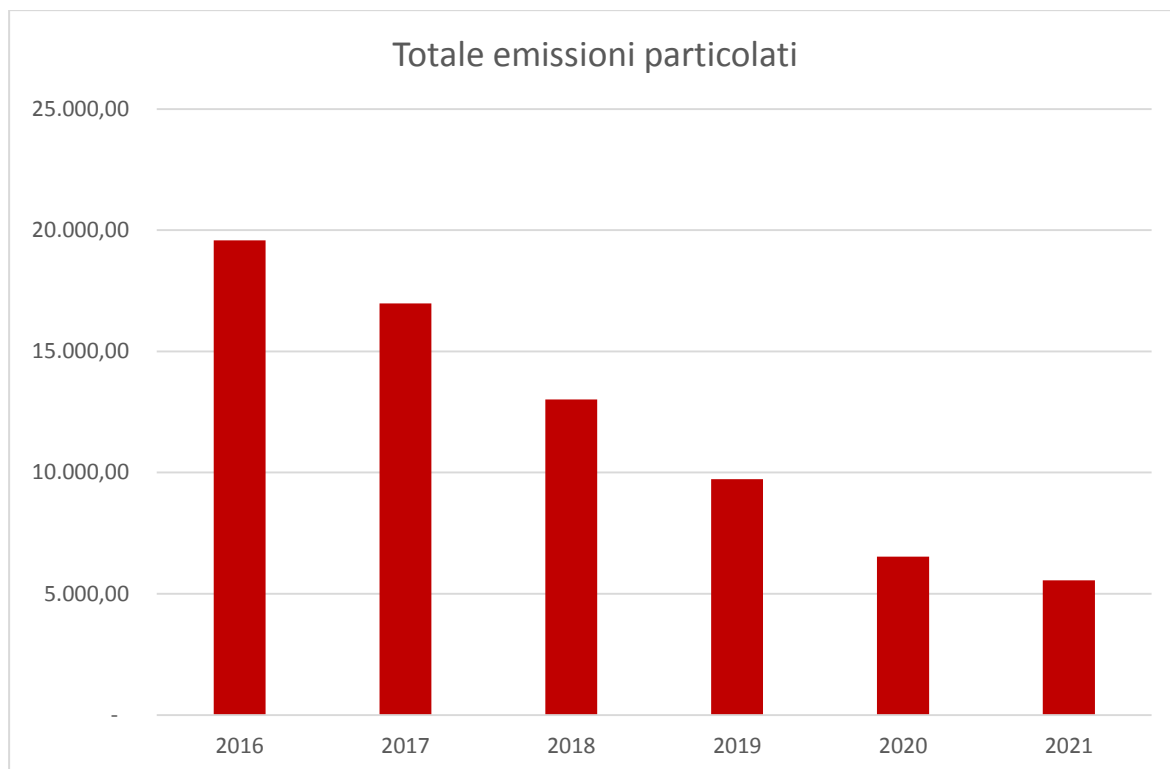


	2019	2020	2021
Totale emissioni monossido di carbonio (kg)	557.656	467.713,84	482.909,39
<i>ANDAMENTO</i>	-0,47%	-16,13%	3,25%
<i>Nel triennio</i>	-7,65%	-16,52%	-13,40%

Nel 2021 per le emissioni di monossido di carbonio si registra un leggero aumento rispetto all'anno precedente, dovuto alla eccezionalità dell'anno 2020, in cui sono stati erogati minori km e si sono registrati minori consumi. Rispetto al triennio l'indicatore è pari a -13,4%, a confermare l'andamento tendenziale di calo anche per queste emissioni.



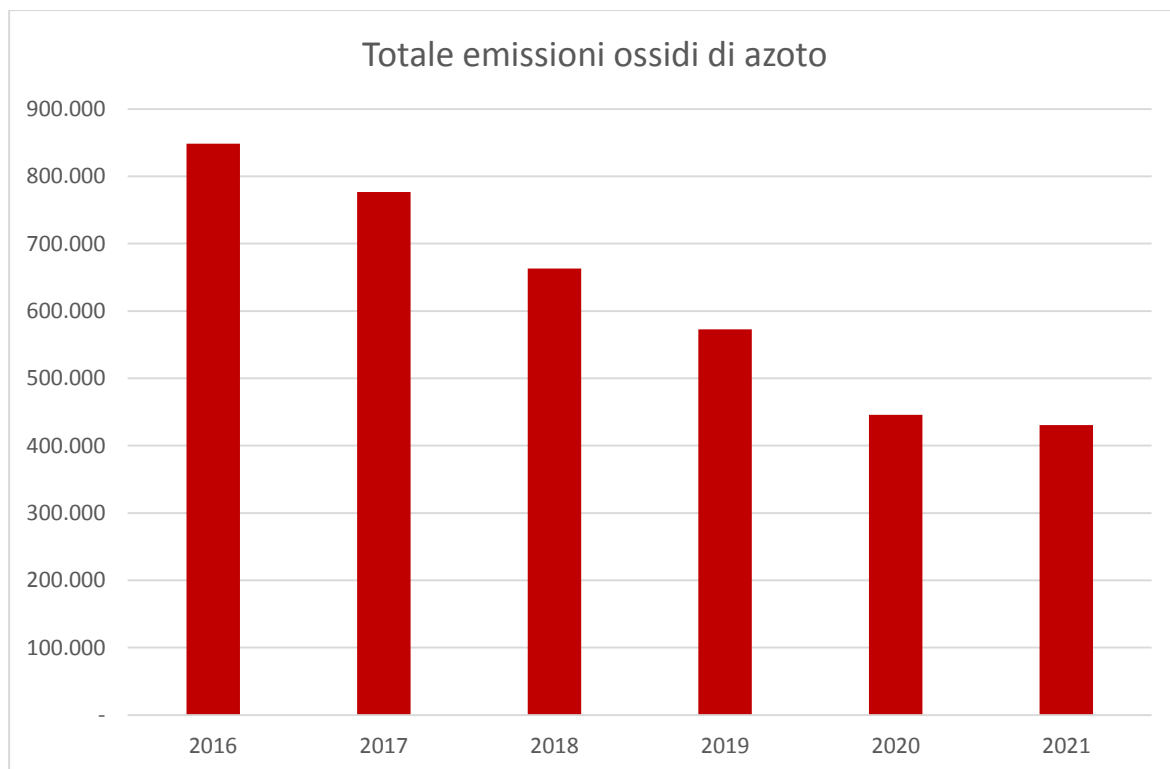
	2.019	2.020	2021
<b>Totale emissioni particolati (kg)</b>	<b>9.732,14</b>	<b>6.535,23</b>	<b>5.548,73</b>
ANDAMENTO	-25,22%	-32,85%	-15,10%
Nel triennio	-42,70%	-49,78%	-42,99%



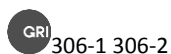
	2019	2020	2021
<b>Totale emissioni ossidi di azoto (kg)</b>	<b>572.819</b>	<b>445.830</b>	<b>430.691</b>
ANDAMENTO	-13,60%	-22,17%	-3,40%
Nel triennio	-26,26%	-32,75%	-24,81%

**Figura 3**





## Gestione dei rifiuti **DNF**



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 e scarsamente coinvolta nella produzione di scarti significativi, se si eccettuano quelli derivanti dalle attività di trasporto persone. 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 scadenze 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.

### Il flusso di generazione dei rifiuti

TPER pur non essendo una società di produzione, è attenta alla quantità e alla qualità dei rifiuti prodotti dalla sua organizzazione, come conseguenza delle attività che portano a offrire i suoi servizi. 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. Solo dalla descrizione di flusso è possibile intervenire per capire la significatività e la pericolosità di eventuali materiali in ingresso e il relativo impatto a valle nella generazione di rifiuti.

### La generazione di rifiuti all'interno dei processi

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, 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, preliminare 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. Uguali 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.

### Produzione di rifiuti e catena del valore DNF



306-2 306-3 306-4 306-5

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 come ticket cartacei di viaggio già utilizzati.

Nel 2021 TPER ha prodotto complessivamente circa 1.674 tonnellate di rifiuti, di cui circa 482 classificati come non pericolosi.

Complessivamente nel 2021 il 77% 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)	2019			2020			2021		
	Recupero	Smaltimento	Totale	Recupero	Smaltimento	Totale	Recupero	Smaltimento	Totale
<b>Rifiuti pericolosi</b>									

	828	351	1.179	569	222	791	891	302	1.193
<b>Totale</b>	<b>828</b>	<b>351</b>	<b>1.179</b>	<b>569</b>	<b>222</b>	<b>791</b>	<b>891</b>	<b>302</b>	<b>1.193</b>

#### Rifiuti non pericolosi

	522	202	724	485	269	754	395	87	482
<b>Totale</b>	<b>522</b>	<b>202</b>	<b>724</b>	<b>485</b>	<b>269</b>	<b>754</b>	<b>395</b>	<b>87</b>	<b>482</b>

<b>Totale</b>	1.350	553	1.903	1.054	491	1.545	1.286	389	1.674
---------------	-------	-----	-------	-------	-----	-------	-------	-----	-------

#### Rifiuti / Recupero (t) - Totale per anno

	2019			2020			2021		
Rifiuti pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale

<b>Altre operazioni di recupero</b>		828	828		569	569		891	891
<b>Totale</b>	-	<b>828</b>	<b>828</b>	-	<b>569</b>	<b>569</b>	-	<b>891</b>	<b>891</b>

<b>Totale rifiuti pericolosi</b>	-	<b>828</b>	<b>828</b>	-	<b>569</b>	<b>569</b>	-	<b>891</b>	<b>891</b>
----------------------------------	---	------------	------------	---	------------	------------	---	------------	------------

Rifiuti non pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
------------------------	---------	--------------	--------	---------	--------------	--------	---------	--------------	--------

<b>Altre operazioni di recupero</b>		522	522		485	485		395	395
<b>Totale</b>	-	<b>522</b>	<b>522</b>	-	<b>485</b>	<b>485</b>	-	<b>395</b>	<b>395</b>

<b>Totale rifiuti non pericolosi</b>	-	<b>522</b>	<b>522</b>	-	<b>485</b>	<b>485</b>	-	<b>395</b>	<b>395</b>
--------------------------------------	---	------------	------------	---	------------	------------	---	------------	------------

<b>Totale rifiuti non destinati allo smaltimento</b>	-	<b>1.350</b>	<b>1.350</b>	-	<b>1.054</b>	<b>1.054</b>	-	<b>1.286</b>	<b>1.286</b>
--	---	--------------	--------------	---	--------------	--------------	---	--------------	--------------

#### Rifiuti - Smaltimento (t)

	2019			2020			2021		
Rifiuti pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale

<b>Altre operazione di smaltimento</b>		351	351		222	222		302	302
<b>Totale</b>	-	<b>351</b>	<b>351</b>	-	<b>222</b>	<b>222</b>	-	<b>302</b>	<b>302</b>

<b>Totale rifiuti pericolosi</b>	-	<b>351</b>	<b>351</b>	-	<b>222</b>	<b>222</b>	-	<b>302</b>	<b>302</b>
----------------------------------	---	------------	------------	---	------------	------------	---	------------	------------

Rifiuti non pericolosi	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale	In loco	Sito esterno	Totale
------------------------	---------	--------------	--------	---------	--------------	--------	---------	--------------	--------

<b>Altre operazione di smaltimento</b>		202	202		269	269		87	87
<b>Totale</b>	-	<b>202</b>	<b>202</b>	-	<b>269</b>	<b>269</b>	-	<b>87</b>	<b>87</b>

<b>Totale rifiuti non pericolosi</b>	-	<b>202</b>	<b>202</b>	-	<b>269</b>	<b>269</b>	-	<b>87</b>	<b>87</b>
--------------------------------------	---	------------	------------	---	------------	------------	---	-----------	-----------

<b>Totale rifiuti destinati allo smaltimento</b>	-	<b>553</b>	<b>553</b>	-	<b>491</b>	<b>491</b>	-	<b>389</b>	<b>389</b>
--	---	------------	------------	---	------------	------------	---	------------	------------

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 **DNF**



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](http://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.

### I prelievi idrici

Il dato relativo ai consumi idrici si attesta a circa 52 megalitri di acqua utilizzata nel 2021. L'acqua utilizzata deriva dalla rete di distribuzione idrica locale (acquedotto). Si tratta di valori puntuali, come ricavati dai consumi fatturati a TPER dal gestore del servizio idrico.

Prelievo idrico	2019	2020	2021
<b>Risorse idriche di terze parti / acquedotti</b>			
Acqua dolce ( $\leq 1,000$ mg/L Totale Solidi Disciolti)	57.561	47.586	52.065
Altre tipologie di acqua ( $> 1,000$ mg/L Totale Solidi Disciolti)			
<b>Totale (mc)</b>	<b>57.561</b>	<b>47.586</b>	<b>52.065</b>
<b>Totale in Litri</b>	<b>57.561.000</b>	<b>47.586.000</b>	<b>52.065.000</b>

Totale in Megalitri	58	48	52

Nota

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](http://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 idrici**

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

### Labour practice



102-41 103-2 103-3

Le aziende sono fatte di persone. In particolare, il servizio di trasporto pubblico locale è, tra tutti i servizi pubblici, quello a carattere maggiormente human intensive. L'Azienda, fin dalla sua nascita, si è impegnata a garantire alle proprie persone un'occupazione stabile, accompagnata da rilevanti progetti formativi.

È un importante obiettivo, la valorizzazione del patrimonio di competenze delle persone. La comunicazione con il personale avviene attraverso molteplici canali, contribuendo ad aumentare la diffusione delle informazioni e la conoscenza trasversale sull'organizzazione.

Per quanto riguarda 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.

Per TPER le persone sono parte essenziale del patrimonio aziendale. Le parole chiave che orientano la gestione delle persone in ambito lavorativo sono:

- Diversificazione, valorizzazione delle differenze
- Coerenza ed esempio
- Leadership
- Presenza, ascolto, feedback
- Responsabilità (TPER sono io)
- Condivisione (TPER non sono solo io)
- Valorizzazione del merito
- Rispetto delle regole
- Appartenenza
- Pari opportunità.

Sulla base di questi driver di riferimento gestionali è stato declinato il modello dei comportamenti auspicati sui quali, ad ogni livello nell'organizzazione, TPER intende incentrare il cambiamento culturale e lo sviluppo delle professionalità. In particolare:

- Assunzione della responsabilità della leadership, della coerenza e dell'esempio
- Impegno, ognuno nel suo ruolo, alla valorizzazione delle persone
- Considerare la comunicazione, la gestione della relazione, l'ascolto ed il feedback come elementi fondamentali di ogni ruolo e di ogni attività aziendale
- Coraggio e creatività nella personalizzazione del rapporto con i dipendenti, superando l'alibi del "non si può", delle resistenze culturali, del "si è sempre fatto così".

In tale contesto, nel corso del 2021 è proseguito il progetto di rilevazione delle competenze individuali possedute dalle risorse aziendali attraverso la metodologia dell'Assessment. Tale progetto, all'interno del quale sono state dedicate specifiche risorse economiche e organizzative, è stato progressivamente allargato anche alle aziende del Gruppo in ottica di inclusione, anche di queste realtà, nell'ambito dell'applicazione delle politiche di gestione e sviluppo delle risorse umane.

Questo con la finalità di disporre una serie di elementi e dati utili a livello di Gruppo e per favore eventuali processi di sviluppo trasversale delle risorse al fine di:

- La rilevazione della mappa delle competenze aziendali as is
- La progettazione di interventi formativi tesi a colmare eventuali gap tra il livello delle competenze possedute e quelle desiderate
- La progettazione di eventuali percorsi di sviluppo, sia orizzontali che verticali, per gestire il turn over su alcune posizioni di coordinamento professionale e gestionale ritenute strategiche dall’Azienda
- La pianificazione di strumenti e politiche di riconoscimenti per il personale, correlandoli alle esigenze ed agli obiettivi aziendali.

Le direttrici di intervento sono concentrate sia sul piano culturale che organizzativo e di sistema, per introdurre nuove leve di gestione, in grado di valorizzare il merito, differenziare le risposte alle diverse aspettative dei lavoratori, sviluppare coinvolgimento e senso di appartenenza.

Oltre a questo strumento, è proseguita l’attivazione di percorsi di coaching per quelle figure che in base ai risultati degli assessment presentavano margini di crescita.

Con tale metodologia consolidata si è voluto accompagnare le risorse in posizioni di sviluppo (Key People) nel processo di consapevolezza dei propri gap e di acquisizione delle skill necessarie per ricoprire le posizioni chiave (Key Role).

### **Sistema remunerativo e incentivi**

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.

### **Valorizzazione delle risorse umane** DNF



102-8 103-2 103-3 401-1

Particolare attenzione è rivolta alle misure di welfare aziendale per rispondere positivamente alle esigenze dei lavoratori, intese in senso ampio 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 2021, attraverso la Piattaforma “WellforTper”, è proseguita l’esperienza di un welfare aziendale a favore di tutti i dipendenti del Gruppo TPER 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 circa 80 anni promuove numerose forme di aggregazione in ambito sportivo e culturale.

Infine, tra gli obiettivi e gli interessi di TPER, rientra anche la politica di ricollocazione ed impiego efficace del personale non più idoneo alla guida, che si mantiene sostanzialmente stabile nel numero complessivo di circa 100 unità.

A causa dell'emergenza sanitaria derivante dal virus Covid-19 sono state implementate anche delle iniziative straordinarie quale contributo alle risorse umane per fronteggiare tale pandemia.

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 (circa 230 unità) è stata introdotta una forma di lavoro mista per le risorse operative dove è stata alternata 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.

### **Ristorazione**

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 in seguito ad aggiudicazione di gara, che garantiscono una varietà di alimenti preparati sul posto e 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 garantire una dieta il più possibile equilibrata dal punto di vista nutrizionale.

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.

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.

Al fine di implementare iniziative tese a contenere la diffusione del virus Covid-19 l'Azienda ha attivato un servizio di delivery del pasto sul posto di lavoro. In sintesi, per evitare assembramenti nei locali mensa è stata data la possibilità alle persone di ordinare i pasti successivamente consegnati per il consumo in postazione. I costi di tale servizio sono stati sostenuti dall'Azienda.

### **Le relazioni industriali**

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 2021 sono stati condivisi alcuni importanti accordi con le organizzazioni sindacali regionali e aziendali di seguito elencati



Nel corso dell'anno 2021 si sono tenuti 47 incontri con le associazioni sindacali, in particolare su temi legati a:

- Attivazione servizio People Mover
- Attuazione dei provvedimenti legati alla nuova ondata di emergenza sanitaria da Covid-19
- Al reparto "Gestione Sosta e supporto alla Mobilità" anche alla luce della gara per la nuova concessione del servizio ed al trasferimento del Ramo stesso
- Accertamento esteso
- Contributo 0,50 al Circolo Dozza.

Di seguito si riepilogano gli accordi sindacali sottoscritti nell'anno 2021.

data	OO.SS.	oggetto
10/01/2021	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Turno serale Sosta
10/02/2021	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Programmazione ferie estive per il personale viaggiante
10/02/2021	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Utilizzo fotocopiatrice da parte delle Organizzazioni Sindacali
18/05/2021	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Indicatori premio D
16/07/2021	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Trattamento economici e normativo addetti al People Mover
29/07/2021	CGIL, CISL, UIL, FAISA, UGL	Fondo bilaterale di solidarietà
13/12/2021	CGIL	Rideterminazione ore PS fra Bologna e Ferrara
20/12/2021	UGL	Modalità di rientro situazione debitoria per eccedenza consumo ore PS

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

data	OO.SS.	oggetto
05/01/2021	USB	Procedure Protocollo Anticovid
12/01/2021	USB	Procedure aggiudicazione gara gestione sosta
20/10/2021	USB	Procedure verifica Green Pass - richiesta tamponi gratuiti

In relazione dell'emergenza sanitaria Covid-19, si segnala che è proseguito il percorso di consultazione continua con la Delegazione Sindacale aziendale per la verifica delle misure messe in campo dall'Azienda per salvaguardare la sicurezza dei propri lavoratori, con particolare riferimento agli Operatori di Esercizio, nonché quelle dell'utenza.

Al fine di adempiere alle prescrizioni delle autorità competente in materia di misure per la prevenzione del contagio, tali incontri si sono svolti esclusivamente in modalità "a distanza" utilizzando la piattaforma aziendale Lifesize.

## Il rispetto delle norme aziendali e dei codici di comportamento

La gestione dei temi disciplinari in TPER intende 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 – di livello aziendale e nazionale – per la divisione servizio automobilistico è costituito e ormai consolidata 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 da un responsabile aziendale, all'interno di tale Organo è prevista la partecipazione di un Funzionario della Direzione Provinciale del lavoro.

La consulta disciplinare ha esaminato nel 2021 159 casi su 806 contestazioni.

Questa partecipazione è un elemento di particolare rilevanza che ne accresce l'autorevolezza verso tutti gli attori interni ed esterni (lavoratori, sindacato, magistrato del lavoro, proprietà, opinione pubblica). Inoltre, 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 carattere di pubblicità e viene verbalizzata.

I casi più importanti (per i quali si prevedono sanzioni che vanno dalla sospensione fino al licenziamento disciplinare) vengono tutti vagliati, mentre quelli meno gravi (quelli che prevedono le sanzioni che vanno dalla censura alla multa) vengono esaminati solo se il lavoratore chiede di essere ascoltato.

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

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.

## Dipendenti: categorie e forme contrattuali

Nella tabella successiva vengono presentati i dipendenti alla fine dei relativi periodi ("Head Count"). Complessivamente i dipendenti del gruppo sono 2320. La significativa differenza fra il 2020 e il 2021 è dovuta alla riduzione del numero dipendenti per il passaggio di personale del ramo d'azienda sosta.

Dipendenti per ruolo/genere	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	1	12	13	1	12	13	1	12	13
Quadri	13	44	57	13	38	51	14	47	61
Impiegati	138	186	324	132	167	299	106	233	339

Operai	344	1.825	<b>2.169</b>	343	1.495	<b>1.838</b>	294	1.345	<b>1.639</b>
Apprendisti	43	196	<b>239</b>	50	234	<b>284</b>	36	232	<b>268</b>
Collaboratori	-	-	-	-	2	<b>2</b>	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>539</b>	<b>2.263</b>	<b>2.802</b>	<b>539</b>	<b>1.948</b>	<b>2.487</b>	<b>451</b>	<b>1.869</b>	<b>2.320</b>

L'organico è costituito al 70% da operai (si intendono principalmente gli autisti) e per il 15% da impiegati. I dirigenti sono lo 0,6% e i quadri l'1,3%. Il dato relativo all'occupazione è sostanzialmente stabile, al netto del trasferimento del ramo d'azienda ferroviario.

La quasi totalità del personale (98%) è a tempo indeterminato, mentre il 90% dei contratti è full time. I contratti part time sono ripartiti con una leggera prevalenza femminile (54%). Ha scelto il part time il 27% delle donne, contro il 6% degli uomini.

Dipendenti per tipo di contratto / genere	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
A tempo indeterminato	535	2.248	<b>2.783</b>	523	1.904	<b>2.427</b>	434	1.829	<b>2.263</b>
A tempo determinato	4	15	<b>19</b>	16	44	<b>60</b>	17	40	<b>57</b>
<b>Totale</b>	<b>539</b>	<b>2.263</b>	<b>2.802</b>	<b>539</b>	<b>1.948</b>	<b>2.487</b>	<b>451</b>	<b>1.869</b>	<b>2.320</b>

Dipendenti per tipo di impiego / genere	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	392	2.157	<b>2.549</b>	372	1.813	<b>2.185</b>	327	1.763	<b>2.090</b>
Part-time	147	106	<b>253</b>	167	135	<b>302</b>	124	106	<b>230</b>
<b>Totale</b>	<b>539</b>	<b>2.263</b>	<b>2.802</b>	<b>539</b>	<b>1.948</b>	<b>2.487</b>	<b>451</b>	<b>1.869</b>	<b>2.320</b>

## Turnover

Nel 2021 Complessivamente sono state effettuate 166 nuove assunzioni (29 donne e 137 uomini) e si sono verificate 288 cessazioni del rapporto di lavoro (104 donne e 184 uomini). Il passaggio del ramo d'azienda relativo al servizio sosta spiega il calo nel numero complessivo di dipendenti fra il 2020 e il 2021.

Nuove assunzioni e turnover	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
<b>Assunzioni</b>									
Fino a 29 anni	27	106	<b>133</b>	16	61	<b>77</b>	14	78	<b>92</b>
Da 30 a 50 anni	10	74	<b>84</b>	13	38	<b>51</b>	10	31	<b>41</b>
Oltre 50 anni	2	12	<b>14</b>	4	14	<b>18</b>	-	18	<b>18</b>
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>192</b>	<b>231</b>	<b>33</b>	<b>113</b>	<b>146</b>	<b>24</b>	<b>127</b>	<b>151</b>

Cessazioni									
Fino a 29 anni	2	28	30	6	18	24	21	18	39
Da 30 a 50 anni	3	20	23	6	28	34	54	61	115
Oltre 50 anni	3	77	80	2	85	87	35	110	145
<b>Totale</b>	<b>8</b>	<b>125</b>	<b>133</b>	<b>14</b>	<b>131</b>	<b>145</b>	<b>110</b>	<b>189</b>	<b>299</b>
<b>Motivo cessazione</b>									
Uscite volontarie	6	106	112	7	107	114	14	117	131
Pensionamento	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Licenziamento	-	13	13	-	5	5	-	3	3
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	2	6	8	7	19	26	96	67	163
<b>Totale</b>	<b>8</b>	<b>125</b>	<b>133</b>	<b>14</b>	<b>131</b>	<b>145</b>	<b>110</b>	<b>189</b>	<b>299</b>

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

Turnover - valori complessivi	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Assunzioni	39	192	231	33	113	146	24	127	151
Cessazioni	8	125	133	14	131	145	110	189	299
Variazione netta	31	67	98	19	(18)	1	(86)	(62)	(148)
Dipendenti alla fine dell'esercizio	539	2.263	2.802	531	1.955	2.486	451	1.869	2.320

Figura Indici Turnover

Indici turnover	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tasso turnover per genere [Uscite/Dipendenti anni precedente]	1,6%	5,7%	4,9%	2,6%	5,8%	5,2%	20,4%	9,7%	12,0%
Tasso assunzioni per genere [Ingressi/Dipendenti anni precedente]	7,7%	8,7%	8,5%	6,1%	5,0%	5,2%	4,5%	6,5%	6,1%
Turnover complessivo per genere (variazione netta/Dipendenti anno precedente)	6,1%	3,0%	3,6%	3,5%	-0,8%	0,0%	-16,0%	-3,2%	-6,0%
Turnover complessivo per genere (entrati+usciti/Dipendenti anni precedente) - dato in DNF 2019	9,2%	14,4%	13,4%	8,7%	10,8%	10,4%	24,9%	16,2%	18,1%

Figura

Indici turnover	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale

Tasso turnover per classi di età - cessazioni									
Nr. dipendenti per classi di età									
Fino a 29 anni	49	218	<b>267</b>	47	213	<b>260</b>	35	221	<b>256</b>
Da 30 a 50 anni	358	1.220	<b>1.578</b>	321	950	<b>1.271</b>	248	876	<b>1.124</b>
Oltre 50 anni	132	825	<b>957</b>	171	785	<b>956</b>	168	772	<b>940</b>
	<b>539</b>	<b>2.263</b>	<b>2.802</b>	<b>539</b>	<b>1.948</b>	<b>2.487</b>	<b>451</b>	<b>1.869</b>	<b>2.320</b>
Tasso turnover per classi di età									
Fino a 29 anni	7,4%	15,2%	<b>14,2%</b>	12,2%	8,3%	<b>9,0%</b>	44,7%	8,5%	<b>15,0%</b>
Da 30 a 50 anni	0,8%	1,7%	<b>1,5%</b>	1,7%	2,3%	<b>2,2%</b>	16,8%	6,4%	<b>9,0%</b>
Oltre 50 anni	2,8%	9,4%	<b>8,6%</b>	1,5%	10,3%	<b>9,1%</b>	20,5%	14,0%	<b>15,2%</b>
Totale	1,6%	5,7%	4,9%	2,6%	5,8%	5,2%	20,4%	9,7%	12,0%

Figura

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 **DNF**



202-1 401-3 405-1 405-2

Come riportato nel paragrafo precedente, il personale femminile al 31 dicembre 2021 è di 451 unità e rappresenta circa il 20% del totale della forza lavoro, distribuito in tutte le aree aziendali. Di seguito la suddivisione di genere / fascia di età.

	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Fino a 29 anni	49	218	<b>267</b>	47	213	<b>260</b>	35	221	<b>256</b>
Da 30 a 50 anni	358	1.220	<b>1.578</b>	321	950	<b>1.271</b>	248	876	<b>1.124</b>
Oltre 50 anni	132	825	<b>957</b>	171	785	<b>956</b>	168	772	<b>940</b>
<b>Totale</b>	<b>539</b>	<b>2.263</b>	<b>2.802</b>	<b>539</b>	<b>1.948</b>	<b>2.487</b>	<b>451</b>	<b>1.869</b>	<b>2.320</b>

Figura - Dipendenti per fascia di età e per genere

	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Fino a 29 anni	1,7%	7,8%	<b>9,5%</b>	1,9%	8,6%	<b>10,5%</b>	1,5%	9,5%	<b>11,0%</b>
Da 30 a 50 anni	12,8%	43,5%	<b>56,3%</b>	12,9%	38,2%	<b>51,1%</b>	10,7%	37,8%	<b>48,4%</b>
Oltre 50 anni	4,7%	29,4%	<b>34,2%</b>	6,9%	31,6%	<b>38,4%</b>	7,2%	33,3%	<b>40,5%</b>
<b>Totale</b>	<b>19,2%</b>	<b>80,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>21,7%</b>	<b>78,3%</b>	<b>100,0%</b>	<b>19,4%</b>	<b>80,6%</b>	<b>100,0%</b>

Figura

Il personale femminile nel ruolo di operatore di esercizio è circa il 18% del totale. Non si tratta di una percentuale significativa, ma è necessario considerare che solo da qualche decennio le donne hanno iniziato ad accedere a questa professione. A fine anni '90 tale percorso di crescita è stato favorito dall'Azienda, da un lato con l'apertura alle procedure

selettive anche a persone ancora non in possesso delle abilitazioni necessarie per la guida, dall'altro riservando per alcuni anni alle donne una quota di accesso alle prove di selezione. Questa azione ha avuto effetti particolarmente positivi in termini di occupazione femminile, consentendo peraltro da parte di TPER l'utilizzo del part-time nell'ottica di una conciliazione fra i tempi di vita e di lavoro ("work-life balance") e di standard professionali registrati nei ruoli di front-line.

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.

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.

	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	0,04%	0,43%	<b>0,46%</b>	0,04%	0,48%	<b>0,52%</b>	0,04%	0,52%	<b>0,56%</b>
Quadri	0,46%	1,57%	<b>2,03%</b>	0,52%	1,53%	<b>2,05%</b>	0,60%	2,03%	<b>2,63%</b>
Impiegati	4,93%	6,64%	<b>11,56%</b>	5,31%	6,72%	<b>12,02%</b>	4,57%	10,04%	<b>14,61%</b>
Operai	12,28%	65,13%	<b>77,41%</b>	13,79%	60,11%	<b>73,90%</b>	12,67%	57,97%	<b>70,65%</b>
Apprendisti	1,53%	7,00%	<b>8,53%</b>	2,01%	9,41%	<b>11,42%</b>	1,55%	10,00%	<b>11,55%</b>
Collaboratori	0,00%	0,00%	<b>0,00%</b>	0,00%	0,08%	<b>0,08%</b>	0,00%	0,00%	<b>0,00%</b>
<b>Totale</b>	<b>19,24%</b>	<b>80,76%</b>	<b>100,00%</b>	<b>21,67%</b>	<b>78,33%</b>	<b>100,00%</b>	<b>19,44%</b>	<b>80,56%</b>	<b>100,00%</b>

	2019				2020				2021			
	Fino a 29 anni	Da 30 a 50 anni	Oltre 50 anni	totale	Fino a 29 anni	Da 30 a 50 anni	Oltre 50 anni	totale	Fino a 29 anni	Da 30 a 50 anni	Oltre 50 anni	totale
Dirigenti	nd	nd	nd	<b>0,46%</b>	0,0%	0,1%	0,4%	<b>1%</b>	0,0%	0,1%	0,4%	<b>1%</b>
Quadri	nd	nd	nd	<b>2,03%</b>	0,0%	0,6%	1,5%	<b>2%</b>	0,1%	0,9%	1,7%	<b>3%</b>
Impiegati	nd	nd	nd	<b>11,56%</b>	0,2%	5,7%	6,1%	<b>12%</b>	1,8%	6,6%	6,2%	<b>15%</b>
Operai	nd	nd	nd	<b>77,41%</b>	2,1%	41,5%	30,4%	<b>74%</b>	1,8%	36,7%	32,2%	<b>71%</b>
Apprendisti	nd	nd	nd	<b>8,53%</b>	8,1%	3,3%	0,1%	<b>11%</b>	7,3%	4,1%	0,1%	<b>12%</b>
Collaboratori	nd	nd	nd	<b>0%</b>	0,1%	0,0%	0,0%	<b>0%</b>	0,0%	0,0%	0,0%	<b>0%</b>

<b>Totale</b>	nd	nd	nd	<b>100%</b>	<b>10,5%</b>	<b>51,1%</b>	<b>38,4%</b>	<b>100%</b>	<b>11,0%</b>	<b>48,4%</b>	<b>40,5%</b>	<b>100%</b>
---------------	----	----	----	-------------	--------------	--------------	--------------	-------------	--------------	--------------	--------------	-------------

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.

<b>Salario base (donne/uomini)</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
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.

<b>Retribuzione media (donne/uomini)</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Dirigenti	88%	92%	<b>82%</b>
Quadri	108%	119%	<b>108%</b>
Impiegati	82%	93%	<b>90%</b>
Operai	82%	87%	<b>85%</b>
Apprendisti	99%	100%	<b>97%</b>

Calcolando per FTE

<b>Retribuzione media (donne/uomini)</b>	<b>2021 Teste</b>	<b>2021 FTE</b>
Dirigenti	<b>82%</b>	<b>82%</b>
Quadri	<b>108%</b>	<b>108%</b>
Impiegati	<b>90%</b>	<b>96%</b>
Operai	<b>85%</b>	<b>91%</b>
Apprendisti	<b>97%</b>	<b>97%</b>

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 2021 hanno usufruito di tale diritto 323 persone.

Congedo parentale	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere	84	274	<b>358</b>	108	240	<b>348</b>	69	191	<b>260</b>
Giorni	4.946	4.197	<b>9.143</b>	4.841	4.618	<b>9.459</b>	3.276	3.079	<b>6.355</b>
Numero dipendenti rientrati al lavoro durante il periodo di rendicontazione dopo aver usufruito del congedo parentale, per genere	84	274	<b>358</b>	108	240	<b>348</b>	69	191	<b>260</b>
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	84	272	<b>356</b>	106	235	<b>341</b>	69	191	<b>260</b>
Tasso di rientro al lavoro in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere (%)	100%	100%	<b>100%</b>	100%	100%	<b>100%</b>	100%	100%	<b>100%</b>
Tasso di retention in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere (%)	100%	100%	<b>100%</b>	100%	100%	<b>100%</b>	100%	100%	<b>100%</b>

## Salute e sicurezza **DNF**



403-1 403-2 403-3 403-4 403-5 403-6 403-7 403-8 403-9 403-10

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.



## **Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti**

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.

## **I servizi di medicina del lavoro**

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.

## **Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro**

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 (RLS) e il Medico Competente (M.C.).

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.

## Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

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).

## Promozione della salute dei lavoratori

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.

## Gestione processi e attrezzature

Ai dipendenti TPER vengono forniti i dispositivi di protezione individuale secondo necessità, in relazione alle mansioni e ruoli ricoperti.

## Gli infortuni

Gli infortuni in azienda riguardano prevalentemente cadute o urti accidentali durante la salita e la discesa dal posto guida del personale viaggiante e danni subiti dai verificatori durante l'attività di verifica dei titoli di viaggio (per aggressioni o spinte nel tentativo di sottrarsi alla verifica da parte di utenti sprovvisti del titolo di viaggio).

In tabella, per infortuni gravi ci si riferisce alla definizione del GRI, ovvero infortuni con gravi conseguenze.

Per infortuni in itinere ci si riferisce a tutti gli eventi accaduti ai lavoratori nel tragitto casa-lavoro e lavoro-casa.

Infortuni sul lavoro TPER	2019	2020	2021
<b>Numero infortuni sul lavoro</b>			
Mortali	0	0	0
Infortuni gravi	11	2	0
Altri infortuni	93	81	123
<b>Totale infortuni registrati</b>	<b>104</b>	<b>83</b>	<b>123</b>
Di cui in itinere	8	13	11

Infortuni sul lavoro Gruppo Tper	2019	2020	2021
<b>Numero infortuni sul lavoro</b>			
Mortali	0	0	0
Infortuni gravi	11	2	0
Altri infortuni	102	93	134
<b>Totale infortuni registrati</b>	<b>113</b>	<b>95</b>	<b>134</b>
Di cui in itinere	8	13	15

Assenza per infortuni TPER	2019	2020	2021
Giorni assenza per infortuni <sub>1</sub>	2.228	2.652	2.735
Giorni di assenza totali	141.301	154.063	129.051
Totale ore lavorate	3.585.993	3.006.377	3.094.929
Totale ore lavorabili	4.590.638	3.977.643	3.908.253

Figura

Assenza per infortuni Gruppo TPER	2019	2021	
Giorni assenza per infortuni <sub>1</sub>	2.601	3.013	3.111
Giorni di assenza totali	141.301	164.600	137.441
Totale ore lavorate	3.585.993	3.428.571	3.439.232
Totale ore lavorabili	4.590.638	4.516.523	4.308.065

Figura

L'indice di frequenza infortuni, calcolato come numero di infortuni su 1 milione di ore lavorate è pari a 40 per TPER e 39 per il Gruppo.

L'indice di gravità di tali infortuni rimane stabile per TPER a 0,88 giornate perse ogni 1000 giorni lavorati (l'indicatore è pari a 0,88 per il Gruppo). La durata media degli infortuni è stata di 32 giorni per TPER e per il Gruppo.

Indicatori infortuni TPER	2019	2020	2021
<b>Indici infortuni</b>			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000)	29,00	28	40
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorabili x 1.000)	0,49	0,88	0,88
<b>Infortuni-durata media</b>			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	21,4	32	22
Infortuni in itinere (%)	7,7%	15,7%	22,5%
<b>Giorni di assenza per tipologia %</b>			
Infortuni	2%	2%	2%
Malattie	24%	20%	23%
Congedi (maternità – parentali)	5%	6%	5%
Altro <sub>1</sub>	69%	72%	70%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sub>1</sub> Altro: aspettativa, Legge 104, donazione sangue, permesso sindacale, sciopero, altro.

Indicatori infortuni Gruppo TPER	2019	2020	2021
<b>Indici infortuni</b>			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000)	31,51	28	39
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorabili x 1.000)	0,73	0,88	0,90
<b>Infortuni-durata media</b>			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	23,0	32	23
Infortuni in itinere (%)	7%	16%	24%
<b>Giorni di assenza per tipologia %</b>			
Infortuni	2%	2%	2%
Malattie	24%	21%	24%
Congedi (maternità – parentali)	5%	6%	5%
Altro <sub>1</sub>	69%	72%	70%
<b>Totale</b>	<b>100,00%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figura 4

<sup>1</sup> Altro: aspettativa, Legge 104, donazione sangue, permesso sindacale, sciopero, altro.

## Salute e sicurezza esterni

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 2021, 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.

Infortuni sul lavoro	Unità	2020	2021
<b>Incidenti sul lavoro (compresi infortuni in itinere)</b>			
	Nr		
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 <b>NON</b> organizzato dall'azienda</i>		1	2
<b>Totale incidenti (con infortuni in itinere)</b>		<b>3</b>	<b>4</b>
<i>Di cui in itinere</i>		<b>1</b>	<b>2</b>
Infortuni in itinere	%	33%	50%
Incidenti stradali	Nr.	1	1
<b>Indici infortuni</b>			
		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 perse a causa di infortunio ogni 1000 giorni lavorati</i>			
<b>Infortuni-durata media</b>			
<i>Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)</i>		12	15

## Malattie professionali

Nel 2021 non si sono verificati casi di malattie professionali denunciato e/o riconosciuto.

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

## Formazione e educazione DNF



103-2 103-3 404-1

L’attività di formazione del 2021 ancora in parte risente delle restrizioni dovute alla pandemia, tuttavia si assiste a un progressivo miglioramento e a un graduale ritorno ai livelli pre Covid-19 per quanto riguarda la formazione. Pur nel rispetto dei vincoli, per il 2021 è stato portato avanti un piano formativo che ha riguardato

- Manager (dirigenti e quadri)
- Capi intermedi
- Personale di front-line
- Personale neoassunto

Per tutti i dipendenti la formazione ha riguardato i temi della sicurezza sul lavoro ai sensi del D.lgs 81/2008, la legalità. È stato avviato inoltre un percorso formativo anche sui temi della sostenibilità.

Complessivamente sono state erogate oltre 66mila ore di formazione, di cui oltre 8mila in materia di sicurezza). L'attività formativa ha coinvolto 1512 dipendenti, con una media di 28,5 ore medie di formazione (calcolo effettuato, ai sensi dei GRI applicati, sul numero totale dei dipendenti).

Le iniziative formative sono state progettate e definite in relazione all'obiettivo, prioritario nell'ambito delle politiche di gestione del personale, della valorizzazione del capitale umano e delle competenze professionali.

Tempo medio di formazione	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	12	31	29	2	8	8		22,3	20,6
Quadri	21	23	22	3	15	12	11,9	24,3	21,4
Impiegati	15	24	20	7	8	7	8,8	52,8	39,0
Operai	11	16	15	3	10	8	7,5	13,8	12,7
Apprendisti	142	180	173	90	97	96	111,8	114,4	114,0
<b>Totale</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>16,3</b>	<b>31,5</b>	<b>28,5</b>

Figura 5 Ore medie formazione per categoria dipendenti / genere

Tempo formazione	2019			2020			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
<b>Ore totali formazione</b>									
Dirigenti	12	370	382	2	99	101	-	268	268
Quadri	278	1.004	1.282	35	555	590	167	1.142	1.308
Impiegati	2.051	4.429	6.480	854	1.351	2.205	932	12.291	13.223
Operai	3.896	28.807	32.703	857	14.589	15.446	2.213	18.570	20.784
Apprendisti	6.089	35.217	41.306	4.475	22.711	27.186	4.025	26.536	30.562
Collaboratori	-	22	22						
<b>Totale</b>	<b>12.326</b>	<b>69.849</b>	<b>82.175</b>	<b>6.223</b>	<b>39.306</b>	<b>45.529</b>	<b>7.337</b>	<b>58.808</b>	<b>66.145</b>
<b>Numero dipendenti che hanno ricevuto la formazione</b>									
Dirigenti	1	13	14	1	11	12	-	9	9
Quadri	9	32	41	10	31	41	5	33	38
Impiegati	95	139	234	66	95	161	71	100	171
Operai	265	1212	1477	115	657	772	165	853	1.018
Apprendisti	45	209	254	53	237	290	41	235	276

Collaboratori	-	1	1						
<b>Totale</b>	<b>415</b>	<b>1.606</b>	<b>2021</b>	<b>245</b>	<b>1.031</b>	<b>1.276</b>	<b>282</b>	<b>1.230</b>	<b>1.512</b>
<b>Numero impiegati formati sicurezza</b>									
Dirigenti	-	2	2	-	-	-	-	3	3
Quadri	8	22	30	-	25	25	1	24	25
Impiegati	86	129	215	42	134	176	34	69	103
Operai	205	854	1063	33	342	375	68	419	487
Apprendisti	17	110	127	32	148	180	17	133	150
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>316</b>	<b>1.121</b>	<b>1437</b>	<b>107</b>	<b>649</b>	<b>756</b>	<b>120</b>	<b>648</b>	<b>768</b>
<b>Numero impiegati formati legalità</b>									
Dirigenti	-	-	-	1	11	12	-	1	1
Quadri	-	3	3	9	37	46	1	5	6
Impiegati	7	4	11	2	7	9	14	12	26
Operai	3	5	8	5	19	24	3	11	14
Apprendisti	11	18	29	27	29	56	3	11	14
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>21</b>	<b>30</b>	<b>51</b>	<b>44</b>	<b>103</b>	<b>147</b>	<b>21</b>	<b>40</b>	<b>61</b>
<b>Numero eventi formativi</b>									
Di cui sicurezza			210			204			398
Di cui legalità			11			9			8

Figura

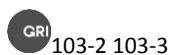
Ore totali formazione	2019	2020	2021
<b>Totale</b>	<b>82.172</b>	<b>45.529</b>	<b>66.145</b>
Di cui:			
<b>Sicurezza</b>	<b>15.670</b>	<b>6.096</b>	<b>11.718</b>
<b>legalità (anticorruzione – trasparenza)</b>	<b>1.227</b>	<b>275</b>	<b>158</b>

Figura

Oltre i due terzi 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.

## L'impegno di TPER nel territorio



### Territorio e comunità locali

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 Nuovo" consente l'utilizzo di un unico titolo di viaggio. Il progetto prevede l'utilizzo di titoli di viaggio magnetici e a microchip in tutto il territorio regionale e la suddivisione del territorio in zone ai fini del controllo della tariffa, che si determina in base al numero di zone attraversate durante il viaggio.

Sul piano dell'accessibilità fisica si ritiene importante garantire la libertà di spostamento all'interno del territorio. A difesa di tale diritto è risultato pertanto fondamentale rendere

il servizio accessibile e fruibile da parte di tutta l'utenza, sia attraverso l'utilizzo di sempre più veicoli accessibili alle persone a mobilità ridotta, sia attraverso opportunità on demand.

A partire dal 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.

## Comunità locali **DNF**



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.

### L'impatto sul territorio

Quello del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è un settore di assoluta rilevanza per l'economia nazionale, dal momento che rientra nella più generale industria del trasporto, che a sua volta è il 5° settore per dimensione economica dell'industria italiana.

Ogni anno, in media, in Italia vengono trasportati circa 5,3 miliardi di passeggeri, vale a dire oltre 14 milioni di persone che si spostano giornalmente. Si tratta dunque di un'industria di rilievo, che genera ricavi complessivi che ammontano a 10,6 miliardi di euro.

Peraltro, la spesa pubblica corrente per il TPL, pari a circa 7,2 miliardi di euro, è la seconda voce di spesa per le Regioni, dopo la sanità.

Il settore del trasporto pubblico ha natura strategica, che va oltre la mera dimensione economica dell'industria, dal momento che i sistemi di trasporto locali di qualità possono incidere sulla competitività complessiva di un paese, senza contare le esternalità positive in termini di tutela dell'ambiente e di qualità generale delle condizioni di vita.

Oltre ad avere un importante impatto economico, i trasporti hanno un ruolo fondamentale nella vita quotidiana dei cittadini: assicurano infatti il diritto fondamentale alla mobilità e contribuiscono a migliorare la competitività dell'economia nel suo complesso.

Un maggiore utilizzo del trasporto pubblico in alternativa all'uso di mezzi privati inoltre produrrebbe una serie di effetti positivi di natura economica, di possibile miglioramento della qualità della vita e ambientale. I benefici potrebbero essere così sintetizzati:

- Riduzione della congestione stradale e del traffico
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Riduzione dell'inquinamento acustico
- Garanzia del diritto alla mobilità per disabili, anziani e studenti
- Possibile alternativa "stress-free" all'automobile privata
- Stimolo alla crescita economica



- Convenienza economica per famiglie, imprese e collettività
- Sicurezza
- Garanzia di disponibilità
- Risparmio economico
- Minore costo della vita.

### **Abbonati e fidelizzazione**

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, dei 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".

Attualmente sono circa 3000 gli abbonati TPER iscritti al Web Club. Nel corso del 2019 il concorso riservato agli abbonati "Valida e Vinci" ha permesso di distribuire 500 premi.

I premi sono stati suddivisi in tre gruppi d'interesse: Teatro e Mostre, Sport e Musica Classica.

Per il gruppo Teatro e Mostre sono stati coinvolti: il Teatro Arena del Sole, il Teatro Duse, il Teatro Europa Auditorium, il Teatro delle Celebrazioni, il Palazzo dei Diamanti a Ferrara e il Palazzo Fava - Genius Bononiae. Per il gruppo Sport i partner sono stati il Bologna FC e la Spal di Ferrara. Infine, per gli amanti della musica è stato possibile ai vincitori accedere agli spettacoli programmati dai calendari del Teatro Comunale, del Teatro Manzoni e del Teatro EBE Stignani di Imola.

I premi non richiesti o non assegnati, diversamente da quelli rifiutati, sono devoluti alla Associazione Grd Bologna Onlus, che coinvolge i genitori di ragazzi affetti da sindrome di Down.

### **Sicurezza per gli over 65**

TPER finanzia con un contributo economico un'iniziativa del Comune di Bologna in favore di persone di età superiore a 65 anni vittime di truffe e furti. Il progetto prevede l'erogazione diretta di contributi forfettari da parte del Comune (fino a dicembre 2020).

Accanto ai contributi, attraverso la collaborazione con Antreas, Volontariato Bologna e Associazione Rivivere, è attivo uno sportello gratuito di supporto psicologico per affrontare i traumi derivanti da furti, truffe e raggiri.

Il contributo prevede la copertura massima di 100 euro per sinistro, elevato a 500 nel giorno di ritiro della pensione. In presenza di furti con o senza scasso che determinano la necessità di intervenire per il ripristino di porte, serrature e finestre, è possibile ottenere un rimborso fino a un massimo di 300 euro su presentazione della fattura/ricevuta del professionista che è intervenuto per garantire l'intervento.

Le segnalazioni devono essere presentate presso gli Sportelli CGIL-SPI, CISL-FNP, UIL-UILP, CNA Pensionati e Associazione San Bernardo attivi sul territorio del Comune di Bologna.

## 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.

TPER sostiene inoltre una squadra nel campionato di calcio a cinque organizzato dalla Federazione italiana sport paralimpici per ipovedenti e ciechi.

## Azionisti pubblici – Istituzioni locali dei territori di operatività – Agenzie della mobilità **DNF**



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.

## Formazione e educazione **DNF**



### La cultura della mobilità

Luogo quotidiano di incontri, spazio privilegiato per la raccolta di storie e personaggi, una piazza pubblica condensata in pochi metri quadrati dove, innanzitutto, deve prevalere il rispetto delle regole e del prossimo: un mezzo pubblico è questo e tanto altro. Per favorire il dialogo e la cultura sulla mobilità TPER ha avviato una serie di iniziative sul territorio, destinate, con modalità diverse, ai diversi fruitori del servizio.

### Piccoli studenti

Per educare alla mobilità collettiva, al rispetto delle regole e alla cura dell'ambiente, TPER promuove iniziative presso gli studenti delle scuole elementari, in particolare attività formative e incontri in aula con operatori dell'azienda, mostre, concorsi a premi, visite guidate presso la centrale operativa e i depositi.

“In media stat bus” è un progetto-concorso nato per promuovere una sensibilizzazione attiva degli studenti delle scuole secondarie di primo grado sui temi del rispetto delle regole e dell'importanza del trasporto pubblico. Studenti ed insegnanti di tutte le classi delle scuole medie di Bologna ricevono a scuola il manifesto e la pubblicazione “Le linee del rispetto”, uno spunto per ragionare sulle regole del viaggio sui mezzi pubblici. Accanto alle pubblicazioni, le scuole sono anche teatro di alcuni speciali incontri con i campioni dello sport bolognese. A partire dal racconto dei loro successi sportivi, i ragazzi vengono invitati a confrontarsi con loro sul ruolo delle regole in campo e nella vita di tutti i giorni, sulla loro ragione d'essere e sulle conseguenze del seguirle e dell'infrangerle.

“In media stat bus” si conclude poi ogni anno con uno speciale concorso, un clickday nel contesto del quale le scuole vengono invitate a collegarsi al sito di TPER per rispondere in diretta a domande sul tema delle buone regole.

### Giovani studenti: l'autobus da comunità a community

Dal 2013 TPER ha dato vita a un'iniziativa di confronto e crescita sui temi della mobilità sostenibile e del rispetto delle regole in collaborazione con il Centro Antartide, che si occupa di comunicazione e formazione sociale e ambientale. I temi sui quali il dibattito si è sviluppato sono stati il corretto utilizzo del trasporto pubblico, il rispetto delle regole di comportamento nelle dinamiche che si creano quotidianamente, dalla convalida biglietto, alla collaborazione nel mantenimento della pulizia. La nascita di un blog degli studenti conferma il successo del progetto che durante il secondo anno è stato allargato alle scuole medie del territorio bolognese. Sono stati organizzati in particolare incontri con studenti delle scuole medie e superiori di Bologna e Ferrara, coinvolgendo un gruppo di autisti e verificatori che hanno aderito su base volontaria.

Migliaia di studenti delle scuole medie e superiori dei territori metropolitani di Bologna e Ferrara, più di 50 classi delle scuole medie e superiori hanno incontrato autisti e verificatori di TPER, in uno scambio su approccio e visioni del bene comune “trasporto pubblico”, il cui

buon andamento dipende dal contributo e dalla capacità di collaborare del personale e degli utenti del bus e della strada.

## La crescita sociale **DNF**



### **Il rispetto delle regole da parte di TPER**

TPER ha stabilito alcune regole interne per il personale che si confronta con gli utenti. Nello specifico, tutto il personale a contatto con il pubblico è tenuto a dimostrare disponibilità all'ascolto e a non ostacolare l'esercizio dei diritti, a rispondere alle richieste di informazioni con cortesia e ad evitare le discussioni mantenendo sempre un atteggiamento corretto e disponibile.

Per quanto riguarda il viaggio, il conducente non fuma in vettura ed è tenuto a non utilizzare per motivi personali telefoni o altri apparecchi, evita ogni comportamento che possa ridurre l'attenzione alla guida e la sicurezza. In presenza di passeggeri in attesa è tenuto a rallentare in modo da effettuare la fermata in sicurezza anche senza specifici segnali o nell'eventualità in cui l'intenzione a salire sia manifestata all'ultimo momento. Alla fermata il conducente apre tutte le porte di entrata del bus e durante il servizio mantiene una postura corretta e consona alla sicurezza del servizio e all'immagine dell'azienda.

Rispetto alla gestione del servizio è previsto di spegnere i motori quando al capolinea, di aggiornare in modo appropriato gli indicatori di linea e di destinazione, di utilizzare correttamente i dispositivi e gli impianti di bordo, come aria condizionata, pedane di accesso, cartelli sul funzionamento delle emettitrici, etc.

Oltre a queste regole relative al comportamento del personale, TPER si impegna a garantire standard di qualità, accessibilità, regolarità e puntualità e sicurezza del servizio come previsti da contratto e carta dei servizi, con l'obiettivo di migliorare nel tempo gli standard garantiti e la qualità percepita complessiva.

### **Il rispetto delle regole per i viaggiatori**

TPER ha individuato nel recupero dell'evasione un'attività fondamentale per rafforzare la sostenibilità economica dell'azienda, ma anche per promuovere la cultura del trasporto pubblico come bene comune da utilizzare nel rispetto delle regole e con senso civico.

Per contrastare l'evasione TPER ha definito negli ultimi anni il progetto "Io vado e non evado". Obiettivo è di contribuire alla nascita di un rapporto positivo e leale tra azienda e utenti, in grado di rafforzare la capacità di ascolto da un lato e sensibilizzare al rispetto delle regole dall'altro. Il progetto coinvolge a più riprese tutto il personale aziendale che su base volontaria possono affiancare i colleghi verificatori, in modo da comprendere direttamente il contesto operativo e le potenziali criticità e rafforzare il senso di appartenenza all'azienda.

### **Io vado e non evado**

Una delle particolarità della campagna antievasione messa in atto da TPER è stata quella di coinvolgere tutti i dipendenti nel progetto di verifica dei titoli di viaggio, tramite l'affiancamento ed il supporto ai verificatori titoli di viaggio.

Questa esperienza attuata da TPER, oltre ad aver prodotto risultati concreti sulla campagna antievasione, può considerarsi a tutti gli effetti una attività di team building. Il personale coinvolto, prescindendo dai normali ruoli e canoni aziendali, è stato stimolato alla collaborazione in una attività totalmente differente dalle abituali, fra persone di diversa provenienza aziendale che hanno fatto squadra per contribuire al miglioramento del rapporto fra l'azienda ed i suoi utenti.

Per preparare l'attività sul campo l'azienda ha attivato interventi di sensibilizzazione del personale sui messaggi da veicolare, fornendo diffusamente indicazioni ed informazioni di carattere tecnico e comportamentale. Le squadre impiegate giorno per giorno partecipano ad un briefing iniziale per l'impostazione dell'attività e ad un incontro di de-briefing di confronto su quanto riscontrato e vissuto direttamente.

## Marketing communication

### Un messaggio che viaggia: le scelte di TPER per la comunicazione sui mezzi

TPER, pur avendo affidato da diversi anni la gestione delle attività pubblicitarie sui propri veicoli ad una concessionaria esterna, effettua tramite il proprio Ufficio comunicazione un controllo di merito circa la pertinenza e la natura delle attività promozionali presenti sui propri mezzi. In particolare, TPER ha aderito ad un protocollo d'intesa con l'assessorato alla Sicurezza del Comune di Bologna assumendosi l'impegno - anche con la concessionaria della pubblicità - di evitare la promozione sugli autobus del gioco d'azzardo o di immagini che possano ledere l'immagine della donna o dei minori.

Fra i vari spazi dedicati alla pubblicità sui mezzi l'azienda, a testimonianza del proprio impegno nei confronti delle iniziative meritevoli della comunità, TPER riserva lo spazio retro autista alla promozione di attività ed eventi collegati a iniziative istituzionali, culturali e no profit.

Negli ultimi anni TPER ha stabilito di dotare di una doppia denominazione alcune fermate, per richiamare il Museo, il Teatro o il centro di interesse culturale o istituzionale presente nelle vicinanze. Tra le fermate che hanno una doppia denominazione si cita Opificio Golinelli, Mast, Teatri di Vita, Mambo, Genius Bononie, AVIS, Piazza dei Colori, l'Accademia Filarmonica di Bologna, il MEIS, il Museo nazionale dell'Ebraismo italiano e della Shoah a Ferrara. Nel 2019 tra gli enti da promuovere è stata aggiunta la Fondazione Cirulli di San Lazzaro di Savena, nuovo polo museale del territorio metropolitano di Bologna.

### Altre iniziative



102-12 413-1

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. Di seguito un elenco delle principali iniziative.

- Prefettura di Bologna, contributo alla campagna "ripartiamo in sicurezza"

- Regione Emilia-Romagna, Osservatorio Sulla Sicurezza Stradale, promozione della campagna di comunicazione Fair Play
- Città Metropolitana, nell'ambito del Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile, fondo di comunità, supporto nell'ambito delle riprese dello spot "dare per fare"
- Comune di Bologna, commemorazione Ustica, verità, memoria, storia
- Comune di Bologna, commemorazione 2 agosto
- Comune di Bologna, quartiere Navile sostegno campi estivi per famiglie indigenti.
- Comune di Bologna, assessorato politiche giovanili, promozione al Concorso di idee "metti la mascherina e stacci dentro"
- Comune di Bologna – Dedalus, visibilità alla campagna Sembianze, rivolta ai giovani contro il bullismo.
- Comune di Bologna – visibilità alla campagna impronte digitali
- Comune di Ferrara, insieme all'associazione nazionale Carabinieri Emilia-Romagna, promozione della campagna "Non ci casco"
- Comune di Crevalcore, supporto al progetto "Crevalcore verso una mobilità scolastica sostenibile"
- ANPI, promozione iniziativa "Ciò che resiste"
- Fondazione Innovazione Urbana, campagne di comunicazione e sensibilizzazione dei cittadini sulla mobilità sostenibile a Bologna
- Coordinamento centri antiviolenza dell'Emilia-Romagna, promozione alla campagna ricomincio da tre

### **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 2021 sostegno alla manifestazione ciclistica Dieci Colli che coinvolge tutta la città di Bologna e provincia.

### **Iniziative Culturali e Sportive**

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

- Comune di Bologna, iniziative Bologna estate
- Comune di Bologna, Bo Welcome – promozione Card cultura
- Comune di Bologna, Genius Bononiae – promozione del calendario mostre
- Agenzia della mobilità di Ferrara – promozione dell'iniziativa Metropoli di paesaggio
- CIP FERRARA (Comitato italiano paralimpico), supporto per garantire agli atleti portatori di handicap strutture e strumenti atti a praticare sport e partecipare a manifestazioni sportive anche attraverso la consegna di attrezzi utili per praticare diverse specialità sportive
- Cineteca di Bologna, supporto nell'ambito della realizzazione del film "After the bridge", del cortometraggio "Transformatio", della serie Coliandro, della serie Diabolik
- MEIS di Ferrara, visibilità all'evento oltre il ghetto
- Scuola giornalismo, contributo ai fini della visibilità per l'Anno Accademico 2021/2023

- Technology forum, visibilità nell'ambito della serie di eventi Bologna estate
- In collaborazione con Capo D – Antartide Università Verde, partecipazione all'iniziativa in media stat bus/da comunità a community

Inoltre presso le proprie sedi TPER ha lanciato l'iniziativa di book-crossing, con la realizzazione di tre spazi dotati di libreria dove dipendenti e ospiti possono lasciare o prendere i libri esposti, registrati con timbro e adesivo TPER.

### **Altre iniziative sul territorio**

- Cucine Popolari – vendita a prezzo simbolico di un autoveicolo Multipla e donazione per acquisto Colombe Pasquali per famiglie bisognose. In occasione dell'evento di presentazione del bilancio di sostenibilità aziendale, donazione di importo corrispondente al valore di un light lunch post evento, cui l'azienda ha rinunciato
- Con regione Emilia-Romagna e Ospedale S. Orsola, visibilità alla campagna corsi per l'accompagnamento al parto.

### **Eventi e manifestazioni**

Di seguito si elencano i principali momenti di partecipazione di TPER a manifestazioni ed eventi:

- Partecipazione all'evento di commemorazione "Per non dimenticare - 2 agosto 1980" anche utilizzando lo storico autobus 37 con pannelli fotografici e commemorativi
- Partecipazione all'evento di sensibilizzazione Race for the Cure in collaborazione con il reparto Ospedale Bellaria e con l'associazione Komen che si occupa della lotta contro i tumori al seno
- Partecipazione e sostegno alla Settimana Europea della Mobilità sostenibile, manifestazione promossa dalla Commissione Europea con l'obiettivo di promuovere l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici o alternativi all'auto privata per gli spostamenti quotidiani
- Partecipazione e sostegno alla Settimana Europea della Mobilità Elettrica con il servizio Corrente
- Con Club Italia, partecipazione a evento su MAAS
- Partecipazione EV Show con presenza bus e auto Corrente

### **Sostegno associazioni no profit**

Si riportano di seguito gli enti e le associazioni supportate a vario titolo da TPER.

- AIL
- ANT
- CORO ANTONIANO BOLOGNA
- ARMONIE "VOCI DI DONNE"
- I BRADIPI – associazione sportiva
- VICINI D'ISTANTI - associazione
- MONDO DONNA
- Casa dei Risvegli Amici di Luca
- CASA DELLE DONNE
- KOMEN RACE FOR THE CURE reparto Ospedale Bellaria
- MEDICI SENZA FRONTIERE -

- PROGETTO ITACA
- SAVE THE CHILDREN
- TELETHON
- UDI



## Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione **DNF**

### Conflitto Russia Ucraina

Dal 24 febbraio 2022, nonostante i tentativi per una soluzione diplomatica compiuti a inizio dell'anno, è stato avviato un conflitto in territorio ucraino da parte della Russia, in seguito a una tensione che perdurava da tempo lungo il confine ucraino.

L'intervento militare russo ha determinato reazioni internazionali e la condanna all'azione militare, tuttora in corso. Si prevede una crisi umanitaria generata dal conflitto, anche effetti di natura economica e finanziaria a livello globale.

Si è già assistito infatti all'incremento dei prezzi delle materie prime, così come si temono rischi informatici, per cui è necessario adottare adeguate misure di difesa e massimi controlli interni per la protezione dei sistemi digitali.

### Aumento costi energia

Anche in ragione del conflitto sul territorio ucraino, a causa del forte aumento della domanda mondiale di gas che ha incontrato rigidità nell'offerta, i costi per la fornitura di energia elettrica e di gas naturale nei primi tre mesi del 2022 è aumentata complessivamente del 42% su base trimestrale. Rispetto, invece, ai primi tre mesi del 2021 la crescita è stata del +70% per l'elettricità e del 105% per il gas (Fonte Unioncamere e Bmti).

### Aumento inflazione

L'aumento dei costi per l'energia (in particolare quelli dei non regolamentati) trascina anche l'inflazione. Gli elevati aumenti dei prezzi dei beni energetici infatti continuano a essere il traino dell'inflazione e le loro conseguenze si propagano sempre più agli altri comparti merceologici, i cui accresciuti costi di produzione si riverberano sulla fase finale della commercializzazione.

A maggio 2022, dopo un parziale rallentamento nel mese di aprile, l'inflazione torna ad accelerare salendo a un livello che non si registrava da marzo 1986 (quando fu pari a +7,0%).

## Proposta di destinazione del risultato

Signori Azionisti,

A conclusione della presente esposizione, Vi invitiamo a:

a) discutere e approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 dal quale risulta un utile dell'esercizio di euro 5.119.009,01

b) destinare l'utile dell'esercizio:

- Per 255.950,45 euro a riserva legale
- Per 2.363.058,56 euro a riserva straordinaria
- Per 2.500.000 euro distribuzione di dividendi ai soci.

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, 27 maggio 2022

## GRI Content Index - Indice degli Indicatori GRI **DNF**



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 stato adottato lo standard GRI 306 Rifiuti, pubblicato nel 2020. In materia di rendicontazione delle tematiche fiscali è stato applicato il *GRI 207 Imposte* (2019).

GRI Sustainability Reporting Standard		Riferimenti Capitolo / Paragrafo	Note Applicazione standard / Omissioni
<b>102</b>	<b>INFORMATIVA GENERALE</b>		
	<b>PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE</b>		
102-1	Nome dell'organizzazione	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica TPER	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	TPER Contesto, strategie e impatti / Il contesto normativo e regolatorio Infrastruttura, innovazione e investimenti / I mezzi TPER Servizi per il territorio / I servizi offerti Servizi per il territorio / La distribuzione dei titoli di viaggio	
102-3	Luogo della sede principale	TPER	
102-4	Luogo delle attività	TPER	
102-5	Proprietà e forma giuridica	TPER Il governo societario / Governance e struttura societaria	
102-6	Mercati serviti	TPER Servizi per il territorio / I servizi offerti Servizi per il territorio / La distribuzione dei titoli di viaggio	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	TPER in sintesi	
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Valorizzazione delle risorse umane	
102-9	Catena di fornitura	Il governo societario / La gestione responsabile della catena di fornitura	
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	Servizi per il territorio / I servizi offerti	
102-11	Principio di precauzione	Il governo societario / La gestione dei rischi	
102-12	Iniziative esterne	Il governo societario / Adesioni ad associazioni ed iniziative esterne L'impegno di TPER nel territorio / Altre iniziative	
102-13	Adesione ad associazioni	Il governo societario / Adesioni ad associazioni ed iniziative esterne	
	<b>STRATEGIA</b>		
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera agli stakeholder	
	<b>ETICA ED INTEGRITÀ</b>		

102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	TPER	
		Il governo societario / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	
102-17	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche		
	<b>GOVERNANCE</b>		
102-18	Struttura della governance	Il governo societario / Governance e struttura societaria	
	<b>COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER</b>		
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Labour practice	
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
		L'impegno di TPER nel territorio / Azionisti pubblici – Istituzioni locali dei territori di operatività – Agenzie della mobilità	
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
	<b>PRATICHE DI RENDICONTAZIONE</b>		
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-47	Elenco dei temi materiali	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
102-48	Revisione delle informazioni	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-49	Modifiche nella rendicontazione	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
102-50	Periodo di rendicontazione	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-51	Data del report più recente	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-52	Periodicità di rendicontazione	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Presentazione del bilancio integrato e nota metodologica	
102-55	Indice dei contenuti del GRI	GRI Content Index - Indice degli Indicatori GRI	
102-56	Assurance esterna	Relazioni della Società di revisione	
	<b>MODALITÀ DI GESTIONE</b>		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
		Il governo societario / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	
		Il governo societario / Il sistema di gestione integrato e le politiche	

		Il governo societario / La gestione dei rischi	
		Il governo societario / La gestione responsabile della catena di fornitura	
		Servizi per il territorio / La qualità dei servizi	
		Servizi per il territorio / Comunicazione, informazione, ascolto	
		Servizi per il territorio / Sicurezza	
		Servizi per il territorio / Customer satisfaction	
		Sostenibilità ambientale	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Labour practice	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Valorizzazione delle risorse umane	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione e educazione	
		L'impegno di TPER nel territorio	
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	Contesto, strategie e impatti / Analisi di materialità	
		Il governo societario / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	
		Il governo societario / Il sistema di gestione integrato e le politiche	
		Il governo societario / La gestione dei rischi	
		Il governo societario / La gestione responsabile della catena di fornitura	
		Servizi per il territorio / La qualità dei servizi	
		Servizi per il territorio / Comunicazione, informazione, ascolto	
		Servizi per il territorio / Sicurezza	
		Servizi per il territorio / Customer satisfaction	
		Sostenibilità ambientale	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Labour practice	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Valorizzazione delle risorse umane	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione e educazione	
		L'impegno di TPER nel territorio	
<b>GRI 200</b>	<b>TEMI ECONOMICI</b>		
<b>201</b>	<b>PERFORMANCE ECONOMICHE</b>		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	La sostenibilità economica e finanziaria / Valore economico distribuito	
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	La sostenibilità economica e finanziaria / Valore economico distribuito	
<b>202</b>	<b>PRESENZA SUL MERCATO</b>		
202-1	Rapporti tra il salario standard di un neoassunto per genere e il salario minimo locale	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	
<b>203</b>	<b>IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI</b>		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Infrastruttura, innovazione e investimenti / Gli investimenti	
		Infrastruttura, innovazione e investimenti / Progetti	

		Infrastruttura, innovazione e investimenti / L'Innovazione	
203-2	Impatti economici indiretti significativi	La sostenibilità economica e finanziaria / Analisi dell'impatto economico sul territorio	
		La sostenibilità economica e finanziaria / Il valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto)	
<b>204</b>	<b>PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO</b>		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	La sostenibilità economica e finanziaria / Il valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto)	
<b>205</b>	<b>ANTICORRUZIONE</b>		
205-1	Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Il governo societario / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Il governo societario / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	
<b>206</b>	<b>COMPORTEMENTO ANTICONCORRENZIALE</b>		
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	Il governo societario / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	
		Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
<b>207</b>	<b>IMPOSTE - 2019</b>		
207-1	Approccio alla fiscalità	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
<b>GRI 300</b>	<b>TEMI AMBIENTALI</b>		
<b>302</b>	<b>ENERGIA</b>		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
302-2	Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
302-3	Intensità energetica	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
302-4	Riduzione del consumo di energia	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
		Infrastruttura, innovazione e investimenti / I mezzi TPER	
<b>303</b>	<b>ACQUA E SCARICHI IDRICI - 2018</b>		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	
303-3	Prelievo idrico	Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	
<b>305</b>	<b>EMISSIONI</b>		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	

305-4	Intensità delle emissioni di GHG	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
305-5	Riduzione delle emissioni di GHG	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
305-6	Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
305-7	Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Sostenibilità ambientale / Il contributo di Tper	
<b>306</b>	<b>RIFIUTI</b>		
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti	
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti	
		Sostenibilità ambientale / Produzione di rifiuti e catena del valore	
306-3	Rifiuti prodotti	Sostenibilità ambientale / Produzione di rifiuti e catena del valore	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Sostenibilità ambientale / Produzione di rifiuti e catena del valore	
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	Sostenibilità ambientale / Produzione di rifiuti e catena del valore	
<b>307</b>	<b>COMPLIANCE AMBIENTALE</b>		
307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
<b>308</b>	<b>VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI</b>		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Il governo societario / La gestione responsabile della catena di fornitura	
308-2	Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	Il governo societario / La gestione responsabile della catena di fornitura	
<b>GRI 400</b>	<b>TEMI SOCIALI</b>		
<b>401</b>	<b>OCCUPAZIONE</b>		
401-1	Nuove assunzioni e turnover	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Valorizzazione delle risorse umane	
401-3	Congedo parentale	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	
<b>403</b>	<b>SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO - 2018</b>		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-3	Servizi di medicina sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	

	sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali		
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-9	Infortuni sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
403-10	Malattie professionali	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	
<b>404</b>	<b>FORMAZIONE E ISTRUZIONE</b>		
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione e educazione	
<b>405</b>	<b>DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ</b>		
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Il governo societario / Governance e struttura societaria	
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	
<b>413</b>	<b>COMUNITÀ LOCALI</b>		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	L'impegno di TPER nel territorio / Formazione e educazione	
		L'impegno di TPER nel territorio / Altre iniziative	
		L'impegno di TPER nel territorio / La crescita sociale	
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	L'impegno di TPER nel territorio / Comunità locali	
<b>414</b>	<b>VALUTAZIONE SOCIALE DEI FORNITORI</b>		
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Il governo societario / La gestione responsabile della catena di fornitura	
<b>416</b>	<b>SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI</b>		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.	Servizi per il territorio / Sicurezza	
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Servizi per il territorio / Sicurezza	
<b>417</b>	<b>MARKETING ED ETICHETTATURA</b>		
417-2	Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Servizi per il territorio / La qualità dei servizi	
417-3	Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing	Servizi per il territorio / La qualità dei servizi	
<b>418</b>	<b>PRIVACY DEI CLIENTI</b>		
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	
<b>419</b>	<b>COMPLIANCE SOCIO-ECONOMICA</b>		
419-1	Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	Il governo societario / Il rispetto delle norme – la compliance normativa	





## **Bilancio consolidato 2021**

## Situazione patrimoniale e finanziaria consolidata

MIGLIAIA DI EURO	NOTE	31/12/2021	31/12/2020
ATTIVITÀ			
ATTIVITÀ NON CORRENTI			
Attività materiali	1	179.604	161.712
Immobili		3.306	3.358
Materiale rotabile		163.816	145.389
Infrastrutture		10.012	10.718
Altre attività materiali		2.470	2.247
Attività immateriali	2	16.678	17.319
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		0	0
Diritti concessori		16.263	16.651
Altre attività immateriali		415	669
Attività per diritti d'uso	3	8.206	11.372
Partecipazioni	4	16.504	16.202
Partecipazioni al costo o al fair value		3.342	3.342
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		13.161	12.860
Attività finanziarie	5	34.388	32.754
Attività finanziarie per contributi		0	32
Altre attività finanziarie		34.388	32.722
Attività per imposte anticipate	6	2.711	7.372
Altre attività		0	0
Attività non correnti e gruppi di attività in via di dismissione		0	0
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>258.090</b>	<b>246.731</b>
ATTIVITÀ CORRENTI			
Attività commerciali	7	105.763	102.460
Rimanenze		23.395	24.895
Crediti commerciali		82.368	77.566
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	8	49.311	74.346
Attività finanziarie			
Attività finanziarie per contributi		5.892	6.502

Altre attività finanziarie		1.714	1.164
Attività per imposte sul reddito correnti	9	6.290	2.231
Altre attività	10	18.159	5.722
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>187.130</b>	<b>192.424</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>445.220</b>	<b>439.156</b>
<b>PASSIVITÀ</b>			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		168.768	162.439
Capitale emesso		68.493	68.493
Riserve		63.387	60.297
Utili / (perdite) portate a nuovo		31.819	30.997
Utile /perdita attuariale		(1.651)	(962)
Utile / perdita dell'esercizio		6.721	3.615
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		3.140	2.948
Capitale e riserve di terzi		2.918	3.008
Utile / (perdita) di terzi		222	(61)
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>11</b>	<b>171.909</b>	<b>165.387</b>
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>			
Passività commerciali	12	1.173	0
Fondi per accantonamenti	13	42.775	47.442
Fondi per benefici ai dipendenti		17.094	18.308
Fondo per ripristino e sostituzione materiale rotabile		0	0
Altri fondi		25.681	29.134
Passività finanziarie	14	64.389	95.409
Prestiti obbligazionari		63.441	94.878
Finanziamenti a medio/lungo termine		67	77
Derivati		0	31
Altre passività finanziarie		880	423
Passività per beni in leasing a lungo termine	3	5.464	6.841
Passività per imposte differite			
Altre passività	15	23.004	21.782
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>136.805</b>	<b>171.474</b>

PASSIVITÀ CORRENTI

Passività commerciali	12	63.433	64.139
Fondi per accantonamenti quota corrente	13	7.931	4.906
Fondi per benefici ai dipendenti		1.299	1.986
Altri fondi		6.633	2.920
Passività finanziarie	14	31.687	0
Scoperti di conto corrente		0	0
Finanziamenti a breve termine		0	0
Prestiti obbligazionari		31.667	0
Derivati		0	0
Finanziamenti a medio/lungo termine		20	0
Altre passività finanziarie		0	0
Passività per beni in leasing a lungo termine - quota a breve	3	2.418	4.289
Passività per imposte sul reddito correnti		0	0
Altre passività correnti	15	31.037	28.960
Passività associate a gruppi di attività in via di dismissione		0	0
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>136.506</b>	<b>102.294</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>273.311</b>	<b>273.768</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>445.220</b>	<b>439.156</b>

## Conto economico consolidato complessivo

MIGLIAIA DI EURO	NOTE	2021	2020
<b>Ricavi</b>		<b>218.213</b>	<b>206.749</b>
Servizi linea TPL	16	179.030	167.103
Servizi linea ferrovia	17	26.821	26.521
Parcheggi e car sharing	18	12.362	13.125
<b>Altri proventi</b>	<b>19</b>	<b>70.120</b>	<b>59.012</b>
<b>Costi operativi</b>		<b>249.750</b>	<b>234.157</b>
Costo del personale	20	102.665	107.439
Costo per servizi	21	93.151	81.285
Materie prime e materiali	22	40.192	33.934
Godimento beni di terzi	23	7.776	7.258
Altri costi operativi	24	5.966	4.240
<b>Ammortamenti</b>		<b>21.552</b>	<b>21.070</b>
Ammortamenti attività materiali	25	15.805	15.423
Ammortamenti attività immateriali		1.373	1.183
Ammortamenti attività per diritti d'uso		4.375	4.464
<b>Svalutazioni / (ripristini) di valore</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>1.158</b>
<b>Variazione dei fondi per accantonamenti</b>	<b>27</b>	<b>3.185</b>	<b>5.018</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>13.839</b>	<b>4.358</b>
<b>Proventi finanziari</b>	<b>28</b>	<b>1.500</b>	<b>983</b>
Dividendi		0	0
Altri proventi finanziari		1.500	983
<b>Oneri finanziari</b>	<b>29</b>	<b>2.268</b>	<b>2.555</b>
Oneri da prestiti obbligazionari		1.987	1.988
Oneri da finanziamenti		17	115
Altri oneri finanziari		264	452
<b>Totale proventi / (oneri) finanziari</b>		<b>(768)</b>	<b>(1.572)</b>
<b>Quota dell'utile / (perdite) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto</b>	<b>30</b>	<b>(595)</b>	<b>(831)</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>12.475</b>	<b>1.955</b>
<b>Oneri fiscali</b>	<b>31</b>	<b>5.534</b>	<b>(1.600)</b>
Imposte correnti sul reddito		1.159	2.393
Imposte anticipate e differite		4.375	(3.993)
<b>Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)</b>		<b>6.941</b>	<b>3.555</b>
<i>Di cui:</i>			
Utile di pertinenza del Gruppo		6.721	3.615
Utile di pertinenza di Terzi		220	(61)

<b>MIGLIAIA DI EURO</b>	<b>NO TE</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>(a)</b>	<b>6.941</b>	<b>3.555</b>
Utile /(perdite) da valutazione delle partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	<b>4</b>	297	(127)
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico</b>	<b>(b)</b>	<b>297</b>	<b>(127)</b>
Utile / (perdita) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	<b>13</b>	(403)	(58)
Effetto fiscale su utile / (perdita) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	<b>6</b>	(286)	14
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico</b>	<b>(c)</b>	<b>(689)</b>	<b>(44)</b>
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	<b>(d)</b>	0	0
Effetto fiscale connesso alle riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	<b>(e)</b>	0	0
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>(f= b+c+d+e)</b>	<b>(392)</b>	<b>(171)</b>
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>a+f</b>	<b>6.549</b>	<b>3.384</b>
<i>Di cui:</i>			
Di pertinenza di Gruppo		6.329	3.445
Di pertinenza di Terzi		220	(62)

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

MIGLIAIA DI EURO	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO								Patri moni o netto di perti nenz a di Terzi	Totale patrimo nio netto di gruppo e di terzi
	Capitale emesso	Riserva per valutazioni delle partecipazi oni in base al metodo del patrimonio netto	Azioni proprie	Altre riserve	Utile /perdit a attuari ali	Utili / (perdit e) portat e a nuovo	Utile/p erdita dell'ese rcizio	Totale		
Saldo al 31.12.2019	68.493	(509)	(188)	54.610	(919)	30.626	6.871	158.984	3.067	162.051
Risultato economico complessivo dell'esercizio		(127)			(43)		3.615	3.445	(62)	3.384
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni										
- Dividendi								0	(58)	(58)
- Acquisto azioni proprie								0		0
- Allocazione del risultato dell'esercizio precedente				6.114		757	(6.871)	0		0
- Altre variazioni				10				10	0	10
Saldo al 31.12.2020	68.493	(636)	(188)	60.734	(962)	31.383	3.615	162.439	2.948	165.387
Risultato economico complessivo dell'esercizio		297			(689)		6.721	6.329	220	6.549
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni										
- Dividendi								0	(28)	(28)
- Acquisto azioni proprie								0		0
- Allocazione del risultato dell'esercizio precedente				3.180		435	(3.615)	0		0
- Altre variazioni								0	0	0
Saldo al 31.12.2021	68.493	(339)	(188)	63.914	(1.651)	31.818	6.721	168.768	3.140	171.909



## Rendiconto finanziario consolidato

MIGLIAIA DI EURO	NOTE	2021	2020
<b>Utile / (perdita) dell'esercizio</b>		<b>6.941</b>	<b>3.555</b>
Ammortamenti	<b>25</b>	21.552	21.070
Variazione operativa dei fondi	<b>27</b>	3.185	5.018
Svalutazioni / (Rivalutazioni) delle attività finanziarie e delle partecipazioni contabilizzate al costo e al fair value		0	0
Quota dell'utile / (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	<b>30</b>	(595)	(831)
Proventi ed (oneri) finanziari	<b>28-29</b>	768	1.572
Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività finanziarie correnti e non correnti	<b>26</b>	6	1.158
Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti		0	
Minusvalenze / (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti		(68)	(4.390)
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		(15.278)	(5.950)
<b>Flussi di cassa netto da attività operativa</b>		<b>16.512</b>	<b>21.202</b>
Investimenti in attività materiali	<b>1</b>	(37.561)	(33.548)
Investimenti in attività immateriali	<b>2-3</b>	(1.953)	2.576
Investimenti in partecipazioni	<b>4</b>	(600)	0
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>		<b>(40.114)</b>	<b>(30.972)</b>
Contributi attività materiali	<b>1</b>	2.506	40.495
Contributi attività immateriali		0	0
<b>Contributi</b>		<b>2.506</b>	<b>40.495</b>
Disinvestimenti in attività materiali	<b>1</b>	1.426	4.901
Disinvestimenti in attività immateriali	<b>2</b>	14	0
Disinvestimenti in partecipazioni		0	0
<b>Disinvestimenti</b>		<b>1.440</b>	<b>4.901</b>
<b>Flusso di cassa netto per attività di investimento</b>		<b>(36.168)</b>	<b>14.424</b>
Dividendi corrisposti	<b>11</b>	(28)	(58)
Variazione delle passività per beni in leasing	<b>3</b>	(3.248)	(1.867)
Accensione di finanziamenti a medio-lungo termine		0	0
Rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	<b>14</b>	(10)	(13.316)
Proventi finanziari incassati		47	983
Oneri finanziari pagati		(2.018)	(2.325)
Variazione netta delle altre attività finanziarie	<b>5</b>	(551)	(42)
Variazioni netta delle altre passività finanziarie	<b>14</b>	427	(96)
<b>Flusso di cassa netto da attività finanziaria</b>		<b>(5.380)</b>	<b>(16.721)</b>
<b>Flusso di cassa netto di periodo</b>		<b>(25.036)</b>	<b>18.905</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio		74.346	55.441
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio		49.310	74.346

MIGLIAIA DI EURO	NOTE	2021	2020
<b>Utile / (perdita) dell'esercizio</b>		<b>6.941</b>	<b>3.555</b>
Ammortamenti		21.552	21.070
Variazione operativa dei fondi		3.185	5.018
Svalutazioni / (Rivalutazioni) delle attività finanziarie e delle partecipazioni contabilizzate al costo e al fair value		0	0
Quota dell'utile / (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto		(595)	(831)
Proventi ed (oneri) finanziari		768	1.572
Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività finanziarie correnti e non correnti		6	1.158
Svalutazioni / (rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti		0	
Minusvalenze / (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti		(68)	(4.390)
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		(15.278)	(5.950)
<b>Flussi di cassa netto da attività operativa</b>		<b>16.512</b>	<b>21.202</b>
Investimenti in attività materiali		(37.561)	(33.548)
Investimenti in attività immateriali		(1.953)	2.576
Investimenti in partecipazioni		(600)	0
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>		<b>(40.114)</b>	<b>(30.972)</b>
Contributi attività materiali		2.506	40.495
Contributi attività immateriali		0	0
<b>Contributi</b>		<b>2.506</b>	<b>40.495</b>
Disinvestimenti in attività materiali		1.426	4.901
Disinvestimenti in attività immateriali		14	0
Disinvestimenti in partecipazioni		0	0
<b>Disinvestimenti</b>		<b>1.440</b>	<b>4.901</b>
<b>Flusso di cassa netto per attività di investimento</b>		<b>(36.168)</b>	<b>14.424</b>
Dividendi corrisposti		(28)	(58)
Variazione delle passività per beni in leasing		(3.248)	(1.867)
Accensione di finanziamenti a medio-lungo termine		0	0
Rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine		(10)	(13.316)
Proventi finanziari incassati		47	983
Oneri finanziari pagati		(2.018)	(2.325)
Variazione netta delle altre attività finanziarie		(551)	(42)
Variazioni netta delle altre passività finanziarie		427	(96)
<b>Flusso di cassa netto da attività finanziaria</b>		<b>(5.380)</b>	<b>(16.721)</b>
<b>Flusso di cassa netto di periodo</b>		<b>(25.036)</b>	<b>18.905</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio</b>		<b>74.346</b>	<b>55.441</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio</b>		<b>49.310</b>	<b>74.346</b>

## Note illustrative al Bilancio consolidato

### Premessa - Informazioni generali

Il Gruppo TPER opera nell'ambito del trasporto pubblico locale e regionale su gomma e ferroviario. Per maggiori informazioni sulle attività del Gruppo si rinvia a quanto riportato nella relazione sulla gestione.

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%).

Inoltre, TPER è titolare di 111.480 azioni proprie (0,16%).

Il bilancio consolidato del Gruppo TPER riferito all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è redatto in migliaia di euro, moneta corrente nell'economia in cui il Gruppo opera.

### Modalità di presentazione dei bilanci, metodologie e principi contabili applicati

#### Conformità agli IFRS

Il bilancio consolidato di TPER per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, sono stati redatti nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle altre imprese consolidate, 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 Gruppo TPER, a seguito dell'emissione, effettuata dalla Capogruppo, di un prestito obbligazionario quotato presso la Borsa di Dublino il 15 settembre 2017, adotta i principi contabili internazionali, *International Financial Reporting Standards* (IFRS), a partire dall'esercizio 2017, con data di transizione agli IFRS al 1° gennaio 2016.

#### Presentazione del bilancio

Il bilancio consolidato è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle note illustrative.

I principi contabili nel seguito descritti riflettono la piena operatività del Gruppo nel prevedibile futuro e sono applicati nel presupposto della continuità aziendale, per maggiori dettagli circa la verifica del presupposto della continuità aziendale si rinvia all'apposito paragrafo delle presenti note illustrative.

Le voci della situazione patrimoniale-finanziaria sono classificate in correnti e non correnti, quelle del conto economico sono classificate per natura.

Le attività e le passività sono classificate come correnti se:

- La loro realizzazione/estinzione è prevista nel normale ciclo operativo aziendale o nei dodici mesi successivi alla chiusura dell'esercizio
- Sono costituite da disponibilità liquide o disponibilità liquide equivalenti che non presentano vincoli tali da limitarne l'utilizzo nei dodici mesi successivi alla data di chiusura dell'esercizio
- Sono detenute principalmente con finalità di trading.

Il prospetto dell'utile (perdita) complessivo indica il risultato economico integrato dei proventi e oneri che per espressa disposizione degli IFRS non sono rilevati a conto economico.

Il prospetto delle variazioni nelle voci del patrimonio netto presenta l'utile (perdita) complessivo dell'esercizio, le operazioni con gli azionisti e le altre variazioni del patrimonio netto.

Lo schema di rendiconto finanziario è predisposto secondo il "metodo indiretto", rettificando l'utile dell'esercizio delle altre componenti di natura non monetaria.

I principi contabili riflettono la piena operatività della Società nel prevedibile futuro e sono applicati nel presupposto della continuità aziendale, per maggiori dettagli circa la verifica del presupposto della continuità aziendale si rinvia all'opposito paragrafo delle presenti note illustrative.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate criticità 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 delle società controllate, nonché quella di presentazione del bilancio consolidato del Gruppo TPER.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio chiuso al 31 dicembre 2020.

Con riferimento alla disciplina introdotta dalla direttiva n. 2013/50/UE, c.d. direttiva *transparency* ) 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"*.

### **Criteria, 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:

Ragione Sociale	Sede legale	Valuta	Capitale Sociale	Interessenze del Gruppo TPER
OMNIBUS	Via di Saliceto, 3 - Bologna	Euro	80.000	51
TPF	Via S. Trenti, 35 - Ferrara	Euro	10.000	97
TPB	Via di Saliceto, 3 - Bologna	Euro	10.000	85
MA.FER	Via di Saliceto, 3 - Bologna	Euro	3.100.000	100
DINAZZANO PO	Piazza Guglielmo Marconi 11 - Reggio Emilia	Euro	38.705.000	95,35
SST	Via S. Trenti, 35 - Ferrara	Euro	110.000	51
HERM	Via di Saliceto, 3 - Bologna	Euro	10.840.000	94,95

Le entità sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo TPER ne acquisisce il controllo, come sopra definito, mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo TPER ne perde il controllo.

Secondo le previsioni del principio contabile IFRS 10, il controllo è ottenuto quando il Gruppo TPER è esposto, o ha diritto ai rendimenti variabili derivanti dal rapporto con la partecipata e ha la capacità, attraverso l'esercizio del potere sulla partecipata, di influenzarne i relativi rendimenti.

Il potere è definito come la capacità attuale di dirigere le attività rilevanti della partecipata in virtù di diritti sostanziali esistenti. L'esistenza del controllo non dipende esclusivamente dal possesso della maggioranza dei diritti di voto, ma dai diritti sostanziali dell'investitore sulla partecipata. Conseguentemente, è richiesto il giudizio del management per valutare specifiche situazioni che determinino diritti sostanziali che attribuiscono al Gruppo TPER il potere di dirigere le attività rilevanti della partecipata in modo da influenzarne i rendimenti.

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.). Tali altri fatti e circostanze possono risultare particolarmente rilevanti nell'ambito di tale valutazione soprattutto nei casi in cui il Gruppo TPER detiene meno della maggioranza dei diritti di voto, o diritti simili, della partecipata.

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. Si segnala, infine, come, nella valutazione dell'esistenza dei requisiti del controllo non siano state riscontrate situazioni di controllo de facto. Le variazioni nella quota di possesso in partecipazioni in imprese controllate che non implicano la perdita del controllo sono rilevate come operazioni sul capitale, rettificando la quota attribuibile agli azionisti della Capogruppo e quella ai terzi per riflettere la variazione della quota di possesso. L'eventuale differenza tra il corrispettivo

pagato o incassato e la corrispondente frazione di patrimonio netto acquisito o venduto viene rilevata direttamente nel patrimonio netto consolidato. Quando il Gruppo TPER perde il controllo, l'eventuale partecipazione residua nella società precedentemente controllata viene rimisurata al fair value (con contropartita il conto economico) alla data in cui si perde il controllo.

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.

Tutti i saldi e le transazioni infragruppo, inclusi eventuali significativi utili non realizzati derivanti da rapporti intrattenuti tra società del Gruppo TPER, sono completamente eliminati. Il valore contabile della partecipazione in ciascuna delle controllate è eliminato a fronte della corrispondente quota di patrimonio netto di ciascuna delle controllate comprensiva degli eventuali adeguamenti al *fair value* alla data di acquisizione; la eventuale differenza positiva viene trattata come un "avviamento", quella negativa viene rilevata a conto economico alla data di acquisizione.

La quota di interessenza degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo TPER. Tale interessenza viene determinata in base alla percentuale da essi detenuta nei *fair value* delle attività e passività iscritte alla data dell'acquisizione originaria e nelle variazioni di patrimonio netto dopo tale data. Successivamente le perdite attribuibili agli azionisti di minoranza eccedenti il patrimonio netto di loro spettanza sono attribuite al patrimonio netto di Gruppo ad eccezione dei casi in cui le minoranze hanno un'obbligazione vincolante alla copertura delle perdite e sono in grado di sostenere ulteriori investimenti per coprire le perdite.

Le partecipazioni in società nelle quali il Gruppo ha un'influenza notevole (che si presume sussistere quando la partecipazione è compresa tra il 20% e il 50%), di seguito "società collegate", e in joint venture sono valutate con il metodo del Patrimonio netto. All'atto dell'acquisizione della partecipazione contabilizzata con il metodo del Patrimonio netto, qualsiasi differenza tra il costo della partecipazione e la quota d'interessenza della entità nel *fair value* (valore equo) netto di attività e passività identificabili della partecipata è contabilizzata come illustrato di seguito:

- L'avviamento relativo a una società collegata o a una joint venture è incluso nel valore contabile della partecipazione; l'ammortamento di tale avviamento non è effettuato
- Nella determinazione del valore iniziale della partecipazione nell'entità, qualunque eccedenza della quota d'interessenza nel *fair value* netto delle attività e passività identificabili della partecipata, rispetto al costo della partecipazione, è inclusa come provento nell'utile (perdita) d'esercizio della collegata o della joint venture del periodo in cui la partecipazione viene acquisita.

Successivamente all'acquisizione, inoltre, adeguate rettifiche sono apportate alla quota d'interessenza della entità all'utile (perdita) d'esercizio della collegata o della joint venture, al fine di tener conto, per esempio, dell'ammortamento delle attività ammortizzabili in base ai rispettivi *fair value* alla data di acquisizione, e delle eventuali perdite di valore

dell'avviamento o degli immobili, impianti e macchinari. Inoltre, il metodo del Patrimonio netto prevede che:

- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo sono imputati a Conto economico dalla data in cui l'influenza notevole o il controllo ha avuto inizio fino alla data in cui l'influenza notevole o il controllo cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto manifesti un Patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è imputata ad apposito fondo del passivo; le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del Patrimonio netto non rappresentate dal risultato di Conto economico sono imputate direttamente in rettifica delle riserve di Patrimonio netto
- Gli utili e le perdite non realizzati generati su operazioni eseguite tra la Capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del Patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, a eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

### Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione dei conti annuali del Gruppo TPER.

#### 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 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 la stima del valore di mercato riconosciuto dal nuovo aggiudicatario, 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 da ammortizzare, così determinato, è ammortizzato sulla base della durata residua del contratto di servizio tenendo in considerazione eventuali proroghe e tenuto conto della vita utile delle immobilizzazioni oggetto di ammortamento.

Nel corso del 2019 sia il contratto di servizio per la gestione del TPL nel Comune di Bologna che quello nel Comune di Ferrara sono stati oggetto di proroga.

In particolare, in relazione al contratto di servizio per la gestione del TPL bolognese, sottoscritto in data 4 marzo 2011, SRM Reti e Mobilità S.r.l., su mandato del Comune di Bologna ha comunicato la proroga dell'affidamento fino al 31 agosto 2024. Per il contratto di servizio nel bacino di Ferrara, TPF e Ami Ferrara hanno sottoscritto una proroga dello stesso sino al 16 dicembre 2023.

Di conseguenza, la stima della vita utile è stata adeguata per tener conto delle nuove scadenze dei contratti di servizio per effetto delle proroghe.

Ad eccezione di quanto testé illustrato in relazione all'ammortamento degli autobus e filobus impiegati nell'ambito dei contratti di servizio per il TPL di Bologna e Ferrara, le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2021 presentate per categorie omogenee sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiale	Aliquota di ammortamento
Fabbricati strumentali	2,57%
Treni e locomotori	3,50%
Carrozze	3,50%
Fabbricati	4%
Fabbricati leggeri	10%
Impianti	10%
Automotrici	10%
Mobili e attrezzature d'ufficio	12%
Spese ad utilità pluriennale su beni di terzi	20%
Macchine e attrezzi officina	20%
Strumenti tecnici	20%
Emettitrici e validatrici	20%
Macchine elettroniche	20%
Paline luminose	20%



Autoveicoli	25%
Veicoli diversi	25%

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 invece 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 2021, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriale	Aliquota di ammortamento
Concessione Dinazzano	2,30%
Software	33,33%

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 (*impairment test*), così come descritto nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)".

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**

Il trattamento contabile dei contratti di leasing è stato modificato a seguito dell'entrata in vigore del principio contabile IFRS 16 – Leasing, a partire dal 1° gennaio 2019.

Alla data di inizio del contratto è iscritto un diritto di utilizzo dell'asset oggetto di leasing, 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. 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.

Le attività consistenti nel diritto d'uso sono presentate come una voce separata nel prospetto della Situazione Patrimoniale e Finanziaria.

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 continua ad adottare lo IAS 17 rilevando 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 erogatate, 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**

L'IFRIC 12 dispone che in presenza di determinate caratteristiche dell'atto di concessione, le infrastrutture asservite all'erogazione di servizi pubblici in concessione siano 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**

Nell'ambito del bilancio consolidato del Gruppo TPER, le partecipazioni in società nelle quali il Gruppo ha un'influenza notevole, cd. società collegate, e in società a controllo congiunto sono valutate con il metodo del Patrimonio netto.

Si veda inoltre la nota - Criteri, procedure e area di consolidamento.

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 anche essi rilevati direttamente a patrimonio netto.

### **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 e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. La valorizzazione in bilancio è determinata attraverso l'applicazione del metodo del costo medio ponderato.

## Strumenti finanziari

Le attività e passività finanziarie sono rilevate nel momento in cui il Gruppo TPER diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento.

### Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al *fair value* e successivamente valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti 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 costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche. Gli effetti delle svalutazioni e dei ripristini di valore sono inclusi nel conto economico alla voce Svalutazioni /(ripristinati) di valore.

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al *fair value* della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

### Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale, che coincide con il costo ammortizzato, e comprendono i valori che possiedono i requisiti di alta liquidità, disponibilità a vista o a brevissimo termine e un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

### 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.

### **Altre attività e passività finanziarie**

Le altre attività finanziarie per le quali esista l'intenzione e la capacità di mantenerle sino alla scadenza e le altre passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal *fair value* del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività o diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili all'acquisizione delle attività e all'emissione delle passività. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo TPER non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di uno strumento finanziario in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali lo strumento continua ad essere espresso al costo ammortizzato già rilevato, e si provvede alla rideterminazione prospettica del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere ed alla contestuale rilevazione del *fair value* del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Le attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al *fair value*, con imputazione degli effetti a conto economico; le altre attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al *fair value* con imputazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari tra le categorie sopra descritte.

### **Passività per 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 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.

I "Fondi per ripristino e sostituzione materiale rotabile" sono determinati in funzione dell'usura e vetustà del materiale rotabile in essere alla chiusura dell'esercizio.

### **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 deve soddisfare 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 il 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 l'entità 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 a 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 sarà rilevato solo al momento in cui tale incertezza verrà risolta.

I ricavi possono essere riconosciuti:

- 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 l'entità 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.

Con riferimento ai ricavi per rapporti con la clientela più rilevanti per il Gruppo, il momento del riconoscimento dei ricavi coincide generalmente:

- Per i titoli di viaggi, con l'erogazione del servizio
- Per l'integrazione 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

- Per i parcheggi, con l'erogazione del servizio
- Per il car sharing, con l'erogazione del servizio
- Per le attività di manutenzione, con l'erogazione del servizio ferroviario ed automobilistico
- Per le attività di logistica e trasporto collegati al servizio merci ferroviario, con l'erogazione del servizio.

Inoltre, il contratto di gestione dell'infrastruttura Crealis in capo alla controllante TPER S.p.A., in applicazione dell'IFRIC 12, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è rilevato nel bilancio civilistico e consolidato secondo il modello dell'attività finanziaria.

In particolare, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, il modello dell'attività finanziaria è applicabile alla fattispecie in quanto l'operatore TPER 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 sono rilevati al *fair value* quando il loro ammontare è attendibilmente determinabile e 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, sono iscritti a riduzione dei costi cui sono commisurati se erogati come compensazione per spese sostenute, altrimenti sono rilevati 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.

### **Imposte sul reddito**

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una stima degli oneri di 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'impresе 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 i 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 riverteranno, 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, finanziarie 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 della eventuale svalutazione da rilevare. Per le attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione, l'*impairment test* sopra descritto è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

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.

## Riduzione e ripristino di valore delle attività finanziarie (*impairment test*)

Ad ogni data di bilancio, ai sensi dell'IFRS 9, le attività finanziarie diverse da quelle valutate al *fair value* con impatto a conto economico sono sottoposte ad una valutazione volta a verificare se esistano evidenze che possano far ritenere non interamente recuperabile il valore di iscrizione delle attività stesse.

Nel caso in cui tali evidenze sussistano (c.d. evidenze di *impairment*), le attività finanziarie in questione – coerentemente, ove esistenti, con tutte quelle restanti di pertinenza della medesima controparte – sono considerate deteriorate (*impaired*). A fronte di tali esposizioni, sono rilevate rettifiche di valore pari alle perdite attese relative alla loro intera vita residua.

Per le attività finanziarie per cui non sussistono evidenze di *impairment* (strumenti finanziari non deteriorati), ad ogni data di chiusura del bilancio si procede a verificare se esistono indicatori tali per cui il rischio creditizio della singola operazione risulti significativamente incrementato rispetto al momento di iscrizione iniziale. Ad esito di tale verifica:

- Ove sussistano indicatori di incremento significativo del rischio creditizio della singola operazione rispetto al momento dell'iniziale iscrizione dell'attività finanziaria, in coerenza con il dettato dei principi contabili internazionali e pur in assenza di una perdita di valore manifesta, si procede alla rilevazione di rettifiche di valore pari alle perdite attese lungo l'intera vita residua dello strumento finanziario. Tali rettifiche sono oggetto di revisione ad ogni data di chiusura successiva sia per verificarne periodicamente la congruità rispetto alle stime di perdita costantemente aggiornate, sia per tener conto – nel caso in cui vengano meno gli indicatori di una rischiosità creditizia “significativamente incrementata” – del mutato orizzonte previsionale di calcolo della perdita attesa
- In assenza di indicatori di incremento significativo del rischio creditizio, in coerenza con il dettato dei principi contabili internazionali e pur in assenza di perdita di valore manifesta, si procede alla rilevazione di perdite attese, per lo specifico strumento finanziario, nel corso dei dodici mesi successivi. Tali rettifiche sono oggetto di revisione ad ogni data di bilancio successiva sia per verificarne periodicamente la congruità rispetto alle stime di perdita costantemente aggiornate, sia per tener conto – nel caso dovessero presentarsi indicatori di una rischiosità creditizia “significativamente incrementata” – del mutato orizzonte previsionale di calcolo della perdita attesa.

Per quel che attiene alla valutazione delle attività finanziarie e, in particolare, all'identificazione del “significativo incremento” del rischio di credito, gli elementi che - ai sensi del principio e della sua declinazione operativa effettuata da TPER costituiscono le determinanti principali da prendere in considerazione sono i seguenti:

- La variazione (oltre soglie determinate) delle probabilità di *default lifetime* rispetto al momento dell'iscrizione iniziale in bilancio dello strumento finanziario. Si tratta, dunque, di una valutazione effettuata adottando un criterio “relativo”, che si configura come il “driver” principale
- L'eventuale presenza di uno scaduto che – ferme restando le soglie di significatività identificate dalla normativa – risulti tale da almeno 30 giorni. In presenza di tale

fattispecie, in altri termini, la rischiosità creditizia dell'esposizione si ritiene presuntivamente "significativamente incrementata".

Una volta definita l'allocazione delle esposizioni nei diversi stadi di rischio creditizio, la determinazione delle perdite attese (ECL) è basata sui parametri di Probabilità di Default (PD), *Loss Given Default* (LGD) e *Exposure at Default* (EAD), e tale stima è effettuata sia incorporando informazioni *forward looking* che attraverso l'uso di giudizi dettati dall'esperienza sul credito al fine di riflettere fattori che non siano catturati dai modelli.

La PD rappresenta la probabilità che un'attività non sia ripagata e vada in default, tale grandezza è determinata sia in un orizzonte temporale di 12 mesi che in un orizzonte temporale lifetime. La PD per ogni strumento è costruita considerando dati storici ed è stimata considerando le condizioni di mercato attuali attraverso informazioni ragionevoli e supportabili sulle future condizioni economiche, attraverso l'utilizzo di Rating Interni già utilizzati ai fini dell'affidamento.

L'EAD rappresenta la stima dell'esposizione creditizia vantata nei confronti della controparte nel momento in cui si verifichi l'evento di default. Tale parametro include una stima di ogni eventuale valore che si prevede di non recuperare al momento del default (quali, ad esempio, collateral, garanzie, polizze assicurative, debiti compensabili, etc.).

L'LGD rappresenta l'ammontare che si prevede di non riuscire a recuperare nel momento in cui si verifichi l'evento di default ed è determinata sia su base storica che tramite informazioni supportabili e ragionevoli riguardo le future condizioni di mercato.

L'IFRS 9 concede inoltre la possibilità di utilizzare di un ulteriore approccio, definito "semplificato". Tale metodo è utilizzabile per le sole categorie di strumenti finanziari:

- Crediti commerciali
- Crediti di Leasing
- *Contract Assets* secondo l'IFRS 15.

Tale approccio concede il solo utilizzo della PD lifetime per il calcolo delle perdite attese eliminando la necessità di determinare la PD a 12 mesi e di monitorare il rischio di credito ad ogni data di valutazione.

All'interno dell'approccio semplificato si procede all'utilizzo della c.d. "Provision Matrix". Tale modello prevede l'utilizzo di percentuali di svalutazione determinate per fascia di scaduto in base alle perdite storiche registrate. Tali percentuali sono successivamente arricchite con informazioni *forward looking* al fine di riflettere in tali percentuali anche informazioni di mercato oltre a quelle storiche. Tale modello è stato applicato in particolare per i crediti commerciali vero clientela terza, ossia non appartenente né alla Pubblica Amministrazione, né a parti correlate, in quanto non caratterizzata da rating interni.

### **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 2021 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 hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di riferimento. Nell'effettuare le stime di bilancio sono considerate le principali fonti di incertezze che potrebbero avere impatti sui processi valutativi. I risultati di consuntivo potrebbero differire da tali stime.

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 TPER. Tali cambiamenti nelle assunzioni sono anch'essi riflessi in bilancio quando si realizzano.

Le stime sono state utilizzate nella valutazione dell'Impairment Test, per determinare alcuni ricavi di vendita, per i fondi per rischi e oneri, i fondi svalutazione crediti e gli altri fondi svalutazione, gli ammortamenti, le valutazioni degli strumenti derivati, i benefici ai dipendenti e le imposte anticipate e differite.

È stata effettuata una stima - sulla base delle norme definite a livello nazionale e locale - dei contributi pubblici di competenza 2021 per il sostegno alle perdite di ricavo, durante il periodo di "lockdown" e della vigenza delle misure restrittive per la pandemia Covid, si veda anche nelle note illustrative al bilancio alla voce ricavi per servizi di linea TPL.

### **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 a Fondi per 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 TPER sono i seguenti, relativi al modello interno elaborato per controparti:

- Stima dei rating per controparti
- Stima della Probabilità di default "PD" 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 TPER nella fase di preparazione della presente relazione annuale, ha effettuato una valutazione circa la capacità dell'entità 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 2021.

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
- Altre azioni poste in essere dalle autorità nazionali e sovranazionali per contrastare la crisi sanitaria 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 TPER di affrontare un periodo caratterizzato dall'aumento del costo del combustibile senza incorrere in situazioni tali da compromettere la continuità aziendale.

In tale contesto, al 31 dicembre 2021 il Gruppo TPER ha una Posizione Finanziaria Netta pari a 54,6 milioni di euro, composta da liquidità per 49,3 milioni di euro e da debiti finanziari correnti per 34 milioni di euro, da rimborsare nel 2022, e debiti finanziari non correnti per 70 milioni di euro, aventi una vita media residua superiore all'anno. Il Gruppo dispone inoltre di linee di credito per cassa immediatamente utilizzabili per 10 milioni di euro, con possibilità di incremento a richiesta. Infine il capitale circolante commerciale è ampiamente positivo.

Si ricorda che è stata registrata nel 2021 una stima dei sostegni pubblici ai mancati ricavi sulla base delle norme definite a livello nazionale e regionale applicata sulla base di un approccio prudenziale, il Gruppo prevede di contabilizzare un'ulteriore quota nel 2022 dei fondi pubblici stanziati nel 2020 e 2021.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, dal budget 2022 e dal piano di cassa predisposto con un orizzonte temporale di 12 mesi, fino a giugno 2023, 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, interpretazioni e improvements applicati dal 1° gennaio 2021**

A decorrere dal 1° gennaio 2021, sono entrati in vigore i seguenti documenti, già precedentemente emessi dallo IASB e omologati dall'Unione Europea, che recano modifiche ai principi contabili internazionali:

#### **Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 - Interest Rate Benchmark Reform**

A partire dal 01 gennaio 2021 sono entrate in vigore le modifiche agli IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 ed IFRS 16 nell'ambito della Interest Rate Benchmark Reform- Fase 2. Le modifiche includono il temporaneo alleggerimento dei requisiti con riferimento agli effetti sui bilanci nel momento in cui il tasso di interesse offerto sul mercato interbancario (IBOR) viene

sostituito da un tasso alternativo sostanzialmente privo di rischio (Risk Free Rate- RFR). Queste modifiche non hanno impatto sul bilancio consolidato del Gruppo.

#### **Modifiche all'IFRS 16 – Lease Covid-19 “Related Rent Concessions”**

In data 31 marzo 2021, inoltre, lo IASB ha prorogato il periodo di applicazione dell'espedito pratico in ambito IFRS 16 relativo alle "Covid-19 Related Rent Concessions", originariamente applicabile a tutto il 30 giugno 2021, fino al 30 giugno 2022. Tuttavia, il Gruppo non ha ricevuto agevolazioni sui canoni di locazione legate al Covid-19

#### **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 2021, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

#### **Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio - Classificazione delle passività come correnti o non correnti**

In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha emesso il documento Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current, le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva, salvo eventuali successivi differimenti stabiliti in sede di omologazione da parte della Commissione Europea. Lo IASB chiarisce i criteri che devono essere utilizzati al fine di determinare se le passività debbano essere classificate come correnti o non correnti. Le modifiche mirano a promuovere la coerenza nell'applicazione dei requisiti aiutando le società a determinare se, i debiti e le altre passività con una data di regolamento incerta, debbano essere classificati come correnti (dovuti o potenzialmente da liquidare entro un anno) o non correnti. Inoltre, includono chiarimenti in merito ai requisiti di classificazione, per i debiti che un'entità potrebbe estinguere mediante conversione in strumenti di equity.

#### **Modifiche allo IAS 1 e IFRS Practice Statement 2 – Informativa sulle politiche contabili**

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.

#### **Modifiche allo IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: definizione di stima contabile**

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.

### **Modifiche allo 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 od 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.

### **Amendments to IFRS17 Insurance Contracts: Initial Application of IFRS17 and IFRS9 – Comparative Information**

Emesso in data 9 dicembre 2021, consente di agevolare una migliore comparabilità dei dati relativamente alle informazioni degli strumenti finanziari valutati secondo l'IFRS17. L'applicabilità di quest'ultimo richiede, in sede di First Time Application, l'attività di restatement dei dati comparativi al fine di garantire l'uniformità dell'informativa finanziaria. Il principio IFRS9 invece consente ma non richiede la rideterminazione dei dati comparativi, precludendo però la possibilità di applicare il criterio di valutazione alle attività finanziarie oggetto di eliminazione nel periodo precedente. Tale opzione garantisce, quindi, la possibilità di eliminare disallineamenti contabili temporanei nella valutazione delle attività finanziarie e delle passività derivanti da contratti assicurativi. Contribuisce inoltre a migliorare l'utilità delle informazioni comparative agli utilizzatori del bilancio. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023.

### **Modifiche allo 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. Le modifiche allo IAS 16 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2022.

### **Modifiche allo 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.

### **“Annual Improvements 2018-2020”**

Emesso in data 14 maggio 2020, apporta modifiche:

- All'IFRS1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, dove viene consentito a una controllata che applica il paragrafo D16 dell'IFRS1 di rilevare le differenze cumulate di conversione utilizzando gli importi rilevati dalla sua controllante alla data di passaggio della controllante stessa
- All'IFRS9 Financial Instruments, dove vengono forniti chiarimenti su quali commissioni includere nel test del 10% 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'IFRS13 viene eliminato il paragrafo per cui le entità non dovevano includere 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'IFRS16 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.
- Le modifiche saranno applicabili a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022.

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**

Lo scoppio del conflitto russo ucraino è arrivato in un momento storico nel quale la lotta alla pandemia da Covid19 non è ancora definitivamente terminata.

La crisi geopolitica ha di fatto comportato una forte volatilità dei mercati azionari e le sanzioni applicate dalla comunità internazionale nei confronti della Russia si sono inoltre tramutate in una ulteriore impennata dei costi di energia e di diverse materie prime, colpendo soprattutto famiglie e imprese.

Nelle prime due settimane di guerra, tutte le principali borse mondiali hanno registrato perdite a doppia cifra, tuttavia già a fine marzo quasi tutte le borse erano già tornate sui livelli pre conflitto.

Allo stesso tempo si segnala un consistente aumento dell'inflazione che non si vedeva da anni.

Conseguentemente alla crisi ucraina, il prezzo dell'energia e del gas ha subito un incremento considerevole sui principali mercati di riferimento.

Il caro-energia che sta impattando fortemente sulle attività imprenditoriali e industriali in ogni settore, colpisce in maniera significativa anche il trasporto pubblico. La voce "carburanti" è – insieme al costo del personale – quella che maggiormente caratterizza i bilanci delle imprese di trasporti. Ovviamente, l'azienda è impegnata non solo a garantire le forniture necessarie, ma anche a monitorare ogni impatto economico.

## Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale e finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2020.

### 1. Attività materiali

Migliaia di euro 179.604 (161.712)

Le attività materiali al 31 dicembre 2021 presentano un valore netto pari a 179.604 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2020, pari a 161.712 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	31/12/2021			31/12/2020		
	Costo	ammortamenti cumulati	valore netto	costo	ammortamenti cumulati	valore netto
Immobili	4.805	1.499	3.306	4.750	1.392	3.358
Materiale rotabile autobus/filobus	316.572	229.400	87.172	302.750	229.137	73.612
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	6.834	0	6.834	1.679	0	1.679
Materiale rotabile ferroviario	93.261	24.181	69.080	91.045	21.251	69.794
Materiale rotabile autoveicoli	3.631	2.900	731	3.086	2.783	303
Infrastrutture	29.699	19.688	10.012	35.453	24.735	10.718
Altre attività materiali	13.320	10.850	2.470	12.559	10.312	2.247
<b>Totale attività materiali</b>	<b>468.121</b>	<b>288.517</b>	<b>179.604</b>	<b>451.322</b>	<b>289.610</b>	<b>161.712</b>

L'incremento del valore netto delle attività materiali rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 è pari a 17.891 migliaia di euro. Nella tabella seguente si espone la movimentazione del periodo.

Migliaia di euro	31/12/2020						31/12/2021
	Valore netto	Investimenti	Amm.ti	Dismissioni	Altre riclassifiche rettifiche	Contributi su investimenti	Valore netto
Immobili	3.358	60	(107)	(5)			3.306
Materiale rotabile autobus/filobus	75.293	31.345	(10.860)	(211)	59	(1.621)	94.005
<b>Materiale rotabile ferroviario</b>	<b>69.794</b>	<b>3.567</b>	<b>(3.478)</b>	<b>(919)</b>	<b>116</b>		<b>69.080</b>
Materiale rotabile	303	163	(172)		437		731

autoveicoli							
Infrastrutture	10.718	1.508	(475)	(200)	(937)	(601)	10.012
<b>Altre attività materiali</b>	<b>2.246</b>	<b>870</b>	<b>(713)</b>	<b>(22)</b>	<b>261</b>	<b>(173)</b>	<b>2.470</b>
<b>Totale movimentazione attività materiali</b>	<b>161.712</b>	<b>37.513</b>	<b>(15.805)</b>	<b>(1.358)</b>	<b>(64)</b>	<b>(2.395)</b>	<b>179.604</b>

All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento.

La voce immobili, pari a 3.306 migliaia di euro, include i fabbricati e i terreni di proprietà utilizzati per finalità strumentali all'esercizio dell'attività.

Il materiale rotabile autobus e filobus, che evidenzia un valore netto contabile pari a 94.006 migliaia di euro, viene utilizzato nell'ambito del contratto di TPL di Bologna e Ferrara, la sua vita utile è stimata sulla base del minore tra vita economica residua del bene e durata residua degli accordi di servizio; il valore da ammortizzare viene stimato sulla base della differenza tra il costo storico e il valore di subentro che presumibilmente verrà riconosciuto a TPER dall'eventuale futuro aggiudicatario di una nuova gara in applicazione dei criteri individuati dalla delibera ART n. 49 del 17/06/2015, facendo riferimento alla norma UNI 11282/2008. Si precisa che per la stima del valore di subentro la società ha incaricato un esperto indipendente. Gli incrementi dell'esercizio si riferiscono principalmente a 116 autobus di cui 91 nuovi e 25 usati immatricolati nel 2021 per complessivi 30.108 migliaia di euro.

Il valore netto del "materiale rotabile ferroviario" si incrementa di 3.576 migliaia di euro principalmente per l'acquisto di un nuovo locomotore ed un nuovo loco-trattore, mentre si decrementa per la dismissione di alcuni locomotori della società Dinazzano Po per 919 migliaia di euro. Gli ammortamenti dell'anno ammontano a 3.478 migliaia di euro.

La voce "Infrastrutture", pari a 10.012 migliaia di euro, è composta da opere realizzate su beni di terzi, macchine elettroniche, emettitrici, validatrici, pannelli informativi elettronici a messaggio variabile e sistemi di informazione all'utenza.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2021 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

## 2. Attività immateriali

Migliaia di euro 16.678 ( 17.319)

	31 dicembre 2021			31 dicembre 2020		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori	18.201	1.938	16.263	18.201	1.551	16.651
Altre attività immateriali	1.657	1.243	415	772	103	669
<b>Totale</b>	<b>19.859</b>	<b>3.181</b>	<b>16.678</b>	<b>18.974</b>	<b>1.654</b>	<b>17.319</b>

La voce altre attività immateriali è composta principalmente da software.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine esercizio, nonché le relative variazioni intercorse nel 2021.

Migliaia di euro	31/12/2020		Variazioni dell'esercizio			31/12/2021
	valore netto	investimenti	ammortamenti	dismissioni	altre riclassifiche o rettifiche	valore netto
Diritti concessori	16.650		(387)			16.263
Altre attività immateriali	669	358	(986)	(14)	388	415
<b>CONCESSIONI</b>	<b>17.319</b>	<b>358</b>	<b>(1.373)</b>	<b>(14)</b>	<b>388</b>	<b>16.678</b>

All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento.

I diritti concessori si riferiscono 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. Il contratto prevede all'art. 3 che "la Concessione ha durata di 50 (cinquanta) anni, a decorrere dalla data di ultimazione dei lavori afferenti lo Scalo e precisamente dal 14 luglio 2014" pertanto la scadenza della Concessione de quo risulta essere il 14 luglio 2064. Si ricorda 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.

### 3. Attività per diritti d'uso e passività per beni in leasing

#### Attività per diritti d'uso

Migliaia di euro 8.206 ( 11.372 )

Il diritto di utilizzo beni in leasing si analizza come segue.

Migliaia di euro	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Trasporto merci	Totale
Saldo iniziale al 01.01.2021	1.922	152	2.906	2.593	3.799	11.372
Incrementi / (decrementi)	117	-	97	(824)	1.819	1.209
Ammortamenti	(700)	(78)	(909)	(1.371)	(1.317)	(4.375)
<b>Saldo finale al 31.12.21</b>	<b>1.339</b>	<b>74</b>	<b>2.094</b>	<b>398</b>	<b>4.301</b>	<b>8.206</b>

Le attività per diritti d'uso pari a 8.206 migliaia di euro si riferiscono:

- Per 1.339 migliaia di euro ai contratti relativi all'attività di gestione del Trasporto Pubblico Locale del Comune di Bologna e Ferrara
- Per 74 migliaia di euro all'affitto di auto aziendali
- Per 2.094 migliaia di euro si riferisce per 1.101 migliaia di euro al diritto d'uso relativo al contratto di affitto di ramo di 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 per 993 migliaia di euro al contratto di concessione in uso di beni funzionali al servizio di TPL del Comune di Ferrara

- Per 398 migliaia di euro al leasing delle auto per l'erogazione del servizio di car sharing
- Per 4.301 migliaia di euro ai contratti relativi al noleggio del materiale rotabile per effettuare l'attività di trasporto merci effettuata dalla controllata Dinazzano Po.

Non sono stati identificati indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione del valore dei diritti d'uso.

### Passività per beni in leasing

Quota non corrente Migliaia di euro 5.464 (6.841)

Quota corrente Migliaia di euro 2.418 (4.289)

Le passività per beni in leasing pari a 7.882 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 sono composte come segue.

Migliaia di euro	TPL Bologna e Ferrara	Auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Trasporto merci	Totale
<b>Passività per beni in leasing</b>	1.341	74	2.148	442	3.877	7.882
Di cui						
Passività correnti	458	74	918	436	532	2418
Passività non correnti	883	0	1.230	6	3.345	5464

## 4. Partecipazioni

Migliaia di euro 16.504 (16.202)

Di seguito si riporta la tabella delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo TPER al 31 dicembre 2021, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, con evidenza del costo originario e delle rivalutazioni e svalutazioni cumulate a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021				31/12/2020			
	% di possesso	Costo	Rivalutazioni (svalutazioni)	Valore finale	% di possesso	Costo	Rivalutazioni (svalutazioni)	Valore finale
<b>Partecipazioni valutate al costo o al fair value</b>		<b>4.041</b>	<b>(700)</b>	<b>3.342</b>		<b>4.041</b>	<b>(700)</b>	<b>3.342</b>
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	-	0	<1%	0	-	0
Consorzio Acquisti dei Trasporti S.c.r.l.		5	0	5		5	0	5

<b>Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto</b>		<b>17.295</b>	<b>(4.134)</b>	<b>13.161</b>		<b>16.695</b>	<b>(3.836)</b>	<b>12.860</b>
Marconi Express S.p.A.	25%	2.600	(2.049)	551	25%	2.000	(1.572)	428
Consorzio Trasporti Integrati S.c.r.l.	26%	3	-	3	26%	3	-	3
Trenitalia Tper S.c.r.l.	30%	3.300	434	3.734	30%	3.300	(704)	2.596
SETA S.p.A.	47%	11.393	(2.519)	8.874	47%	11.393	(1.559)	9.834
<b>Totale Partecipazioni</b>		<b>21.336</b>	<b>-4.834</b>	<b>16.503</b>		<b>20.736</b>	<b>-4.536</b>	<b>16.202</b>

Le variazioni principali intervenute nel corso del periodo si riferiscono alle valutazioni relative alle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto che determinano effetti negativi a Conto Economico per complessivi 595 migliaia di euro.

## 5. Attività finanziarie

Quota non corrente Migliaia di euro 34.388 ( 32.754 )

Quota corrente Migliaia di euro 7.607 ( 7.666 )

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.

<i>Migliaia di euro</i>	31 dicembre 2021			31 dicembre 2020		
	valore di bilancio	quota corrente	quota non corrente	valore di bilancio	quota corrente	quota non corrente
<b>Attività per contributi</b>	<b>5.893</b>	<b>5.893</b>	<b>0</b>	<b>6.534</b>	<b>6.502</b>	<b>32</b>
Regione Emilia Romagna	2.633	2.633	0	3.157	3.157	
Comune di Bologna	0	0	0	542	542	
Ministero dei Trasporti	0	0	0	2.490	2.490	
Comune di San Lazzaro	262	262	0	313	313	
Altri	2.997	2.997	0	32		32
<b>Altre attività finanziarie</b>	<b>36.102</b>	<b>1.714</b>	<b>34.388</b>	<b>33.886</b>	<b>1.164</b>	<b>32.722</b>
Finanziamento Marconi Express S.p.A.	9.667	1.714	7.953	9.161	1.143	8.018
Crediti per investimenti progetto Crealis	28.152	0	28.152	27.121	-	27.121
Altri	0	0	0	21	21	
Fondo svalutazione attività finanziarie	-1.717	0	-1.717	-2.417	-	-2.417
<b>Totale</b>	<b>41.995</b>	<b>7.607</b>	<b>34.388</b>	<b>40.420</b>	<b>7.666</b>	<b>32.754</b>

Il credito verso la Regione Emilia-Romagna, pari a 2.633 migliaia di euro, è riferibile a contributi da incassare per 88.6 migliaia di euro sul sistema di bigliettazione elettronica regionale Stimer, per 937 migliaia di euro all'acquisto bus, per 200 migliaia di euro al prolungamento filovia 14 e per 1.407 migliaia di euro per installazione dei sistemi di

Intelligent Transport System (ITS) a bordo dei bus ed alle fermate del Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Il credito verso il Comune di San Lazzaro, pari a 262 migliaia di euro, è riferibile ai contributi per la realizzazione del sistema di trasporto TPGV Crealis.

Nel corso del 2021 si è estinto il finanziamento alla controllata Ma.Fer S.p.A., pari a 7.000 migliaia di euro.

Il finanziamento alla partecipata Marconi Express S.p.A., pari a 9.667 migliaia di euro, 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 stazione ferroviaria e aeroporto di Bologna.

Il credito per investimenti progetto Crealis rappresenta il credito di TPER verso il nuovo gestore che subentrerà a TPB al termine dell'attuale contratto di servizio (a partire dall'assegnazione della prossima gara per il servizio di trasporto pubblico, prevista per il 1 settembre 2024). In particolare, a seguito dell'entrata in esercizio del servizio TPGV – Crealis a far data dal 1° luglio 2020 e della definizione del nuovo quadro contrattuale tra TPER, SRM, Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena, TPER in applicazione dell'IFRIC 12 rileva un'attività finanziaria in aumento a fronte dei servizi di costruzione resi ha diritto a ricevere un canone che sarà corrisposto dal nuovo gestore del TPL che è stato quantificato in modo da remunerare TPER dei costi sostenuti per l'investimento, delle future attività di manutenzione tenuto conto anche di una congrua remunerazione del capitale investito.

## 6. Attività per imposte anticipate

Attività per imposte anticipate Migliaia di euro 2.711 (7.372)

Di seguito è esposta la consistenza delle attività per imposte anticipate al netto delle passività per imposte differite:

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Attività per imposte anticipate IRES	2.643	7.463
Attività per imposte anticipate IRAP	377	632
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>3.020</b>	<b>8.095</b>
Passività per imposte differite IRES	(309)	(665)
Passività per imposte differite IRAP	-	(58)
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>(309)</b>	<b>(723)</b>
<b>Attività per imposte differite nette</b>	<b>2.711</b>	<b>7.372</b>

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione delle attività per imposte anticipate al netto delle passività per imposte differite:

Migliaia di Euro	31/12/2020		31/12/2021		Saldo finale
	Saldo iniziale	Accantonamenti	(Rilasci)/(Utilizzi)	Accantonamenti (rilasci) in OCI	
Accantonamenti a fondi non dedotti	7.515	584	(5.116)	(286)	2.697

Altre differenze temporanee	580	11	(268)		323
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>8.095</b>	<b>595</b>	<b>(5.384)</b>	<b>(286)</b>	<b>3.020</b>
Differenze tra valore fiscale e valore contabile di rettifiche FTA	(701)	0	414	-	(287)
Altre differenze temporanee	(22)	-	-	-	(22)
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>(723)</b>	<b>-</b>	<b>414</b>	<b>-</b>	<b>(309)</b>
<b>Attività nette per imposte anticipate</b>	<b>7.372</b>	<b>595</b>	<b>(4.970)</b>	<b>(286)</b>	<b>2.711</b>

Relativamente alla capogruppo, nell'esercizio 2021 sono state integralmente rilasciate le attività per imposte anticipate rilevate a fronte di differenze temporanee e/o perdite fiscali negli esercizi precedenti per l'ammontare di 5,5 milioni di euro.

A seguito degli impatti derivanti dall'emergenza Covid-19 e dall'aumento del costo del carburante che hanno modificato in maniera significativa gli scenari di breve periodo i presupposti per i quali le imposte differite attive erano state precedentemente rilevate sono venuti meno in quanto sulla base delle previsioni economiche future disponibili non si ritiene probabile che gli imponibili futuri siano in grado di riassorbire in un ragionevole orizzonte temporale tali differenze temporanee e/o le perdite fiscali.

## 7. Attività commerciali

Migliaia di euro 105.763 ( 102.460 )

La voce è prevalentemente costituita dai crediti commerciali e si incrementa di 3.303 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020.

Al 31 dicembre 2021 le attività commerciali comprendono:

- Le rimanenze, pari a 23.395 migliaia di euro (24.895 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), costituite da scorte e ricambi per la manutenzione del materiale rotabile:

in migliaia di euro	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Materie prime (ricambi ferroviari)	19.734	20.115
Materie prime (ricambi automobilistici)	17.055	15.594
Fondo Svalutazione Magazzino	(13.394)	(10.814)
<b>Totale</b>	<b>23.395</b>	<b>24.895</b>

Il fondo svalutazione magazzino comprende il valore dei motori ed altri sottosistemi complessi usati e revisionati oltre ad un accantonamento sulle parti a lenta rotazione o pezzi di ricambio riferibili ai veicoli per i quali si presuppone la dismissione dal servizio e in coerenza con i fabbisogni manutentivi. Tale fondo viene anche adeguato annualmente, per quanto concerne il settore automobilistico in base ad indici riguardanti la movimentazione dei singoli ricambi, mentre per quanto concerne i ricambi ferroviari sulla base dell'obsolescenza dei ricambi.

Di seguito si riepiloga la movimentazione del fondo svalutazione magazzino.



Migliaia di euro	31/12/2020	Riclassifiche	Utilizzi	Accantonamenti	31/12/2021
Fondo svalutazione magazzino	10.815			2.579	13.394
<b>Totale</b>	<b>10.815</b>		<b>0</b>	<b>2.579</b>	<b>13.394</b>

- I crediti commerciali, pari a 82.368 migliaia di euro (77.566 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

in migliaia di euro	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti Commerciali verso Società Collegate	25.611	14.790
Crediti Commerciali verso Enti proprietari	939	2.458
Crediti verso Clienti/Altri per servizi diversi	55.818	60.318
<b>Totale</b>	<b>82.368</b>	<b>77.566</b>

- I crediti commerciali verso società collegate, pari a 25.611 migliaia di euro, sono per lo più riferibili al credito verso Trenitalia Tper S.c.r.l., società che gestisce i servizi ferroviari della Regione Emilia Romagna dal 01 giugno 2019.
- La voce “Clienti/Altri crediti per servizi diversi” pari a 55.818 migliaia di euro è attribuibile ai crediti per vendita titoli di viaggio e sosta (537 migliaia di euro), crediti verso clienti italiani (49.664 migliaia di euro).
- I crediti sono stati iscritti al netto del Fondo Svalutazione Crediti che risulta per il Gruppo TPER al 31 dicembre 2021 pari a 6.198 migliaia di euro. Per i movimenti del fondo svalutazione crediti relativo ai crediti commerciali si riporta la seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2020	Riclassifiche	Utilizzi	Accantonamenti	31/12/2021
Su crediti commerciali	4.094	967	452	685	6.198
<b>Totale</b>	<b>4.094</b>	<b>967</b>	<b>452</b>	<b>685</b>	<b>6.198</b>

## 8. Disponibilità liquide

Migliaia di euro 49.311 ( 74.346 )

La voce include depositi bancari e postali oltre che a fondi cassa per spese minute ed urgenti.

Per un maggior dettaglio dei fenomeni che hanno generato il decremento della liquidità nel corso dell’esercizio 2021, si rinvia al rendiconto finanziario e ad i suoi commenti.

## 9. Attività per imposte correnti

Attività per imposte correnti Migliaia di euro 6.290 (2.231)

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.

	31/12/2021	31/12/2020
Attività per imposte correnti IRES	5.498	2.005

Attività per imposte correnti IRAP	792	241
Attività per imposte dirette	6.290	2.246
Passività per imposte correnti IRES	0	0
Passività per imposte correnti IRAP	0	16
Passività per imposte dirette	0	16
Attività per imposte correnti	6.290	2.231

## 10. Altre attività

Quota corrente Migliaia di euro 18.159 (5.722)

Le altre attività correnti sono di seguito dettagliate.

MIGLIAIA DI EURO	31/12/2021	31/12/2020
Crediti per ristori	13.334	5.676
Crediti verso Ferrovie Emilia Romagna	220	1.645
Risconti attivi	1.162	66
Altri crediti	8.185	2.774
Totale	22.901	10.161
Fondo svalutazione crediti	(4.742)	(4.439)
Totale	18.159	5.722

I crediti per ristori pari a 13.334 migliaia di euro si riferiscono all'importo rilevato tra i ricavi non ancora incassato in relazione alle misure compensative, introdotte dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), dalla L. 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"), dalla L. 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis") e dal DL 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto "Decreto Sostegni").

La voce "Altri Crediti" si compone principalmente di:

- 1.576 migliaia di euro per crediti relativi ad accise sul gasolio
- 918 migliaia di euro per dotazioni di titoli di viaggio presso rivendite
- 3,6 milioni di euro credito verso Atc S.p.A. riferibile ai conguagli dell'operazione di fusione straordinaria del 2012 ed alla rilevazione contabile del credito IRES da IRAP riferibile agli anni pregressi. Per tale credito è stato ritenuto opportuno apporre un adeguato fondo svalutazione in quanto, malgrado il riconoscimento del debito e la piena disponibilità ad estinguerlo, Atc ha in corso un contenzioso tributario che potrebbe compromettere – in caso di soccombenza di Atc – le capacità finanziarie della stessa. Anche i crediti per le dotazioni di titoli di viaggio presso rivendite sono stati coperti dal fondo svalutazione crediti.

## 11. Patrimonio netto

Migliaia di euro 171.909 (165.387)

Al 31 dicembre 2021:

- le azioni in circolazione sono pari a n. 68.492.702 (n. 68.492.702 al 31 dicembre 2020)
- le azioni proprie sono pari a n. 11.480 (n. 11.480 al 31 dicembre 2020).

Le azioni proprie si riferiscono all'acquisto sul mercato di n. 11.480 azioni, in relazione al recesso dei soci Provincia di Mantova, Provincia di Modena, Provincia di Reggio Emilia e Provincia di Rimini.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 162.439 migliaia di euro, si incrementa di 3.455 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020. Le principali variazioni intervenute nell'esercizio, rappresentate in dettaglio nel prospetto di movimentazione del patrimonio netto del Gruppo, sono relative a:

- l'utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo, pari a 6.721 migliaia di euro
- il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 392 migliaia di euro, determinato integralmente dalla variazione negativa della voce "Utile / (perdita) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti" e dal relativo effetto fiscale differito.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 3.140 migliaia di euro e presenta un incremento di 192 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (2.948 migliaia di euro), essenzialmente per l'effetto combinato delle seguenti principali variazioni:

- L'utile complessivo dell'esercizio di pertinenza dei Terzi, pari a 222 migliaia di euro
- La distribuzione dei dividendi dell'esercizio 2020 pari a 31 migliaia di euro distribuiti da SST.

Si riporta nel seguito il prospetto di riconciliazione dei conti del patrimonio netto e dell'utile civilistico – consolidato al 31 dicembre 2021.

Migliaia di euro	Patrimonio netto (incluso il risultato di esercizio)	Risultato di esercizio
Patrimonio netto e risultato della controllante	158.267	5.119
Effetto del consolidamento delle società	9.425	556
Allineamento ai principi IFRS	1.106	1.077
Eliminazione dei dividendi infragruppo	(31)	(31)
<b>Patrimonio netto e risultato di competenza del gruppo</b>	<b>168.768</b>	<b>6.721</b>
Quota di competenza di terzi	3.140	220
<b>Patrimonio netto e risultato d'esercizio consolidati</b>	<b>171.909</b>	<b>6.941</b>

## 12. Passività commerciali

Quota non corrente Migliaia di euro 1.773 (0)

Quota corrente Migliaia di euro 63.402 ( 64.139 )

	31/12/2021	Quota corrente	Quota non corrente	31/12/2020	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti vs Fornitori	59.708	57.935	1.773 -	58.532	58.532	
Debiti commerciali vs controllate	0	0	-	- 41	- 41	-

Debiti verso imprese collegate	5.413	5.413	-	3.240	3.240	-
Debiti commerciali vs soci	0	0		399	399	
Altri debiti	84	84		2.009	2.009	
<b>Totale Altre passività</b>	<b>65.206</b>	<b>63.433</b>	<b>1.773</b>	<b>64.139</b>	<b>64.139</b>	<b>-</b>

Sono in massima parte costituite da debiti verso fornitori, pari a 59,7 milioni di euro e registrano una variazione in diminuzione di 628 migliaia di euro rispetto all'anno 2020. Non risultano pagamenti scaduti di importo significativo non liquidati.

### 13. Fondi per accantonamenti

Quota non corrente Migliaia di euro 42.775 ( 47.442 )

Quota corrente Migliaia di euro 2.920 ( 4.906 )

	31 dicembre 2021			31 dicembre 2020		
	Valore bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Fondi per benefici ai dipendenti	18.393	1.299	17.094	20.001	1.986	18.015
Altri fondi	32.314	6.633	25.681	32.347	2.920	29.427
<b>Totale</b>	<b>50.707</b>	<b>7.931</b>	<b>42.775</b>	<b>52.348</b>	<b>4.906</b>	<b>47.442</b>

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni del 2021 confrontate con i movimenti 2020.

Migliaia di euro	31/12/2020	variazioni dell'esercizio 2021						31/12/2021
		Saldo finale	Accantonamenti	Decrementi per utilizzi	Decrementi per rilasci	Accantonamenti (rilasci) in OCI	altre riclassifiche o rettifiche	
Fondi per benefici ai dipendenti	20.001	592	(2.451)	(435)		677	0	18.393
Fondo franchigie assicurative	1.449	1.914	(573)	0	0	0	0	2.790
Fondo cause di lavoro in corso	13.939	1.411		(153)	(430)		(8)	14.758
Fondo rischi contenziosi fiscali	5.620	0	0	0	0	0	0	5.620
Fondo contenzioso espropri	1.992	0	0	0	0	0	0	1.992
Altri fondi	9.348		(630)	0	0	(1.563)	0	7.155
<b>Totale Movimentazione Fondi per accantonamenti</b>	<b>52.349</b>	<b>3.917</b>	<b>(3.654)</b>	<b>(588)</b>	<b>(430)</b>	<b>(886)</b>	<b>0</b>	<b>50.707</b>

Il Fondo franchigie assicurative, pari a 2.790 migliaia di euro, rappresenta la passività probabile per le franchigie a carico di TPER ancora da pagare sui sinistri automobilistici occorsi prima del 31 dicembre 2021.

Il Fondo cause di lavoro in corso, pari a 14.758 ,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 contenziosi fiscali, pari a 5.620 migliaia di euro, è costituito sul coinvolgimento di TPER – quale soggetto legalmente solidale – in merito a contenziosi fiscali su materie anteriori alla propria costituzione.

Il “Fondo contenzioso espropri”, pari a 1.992 migliaia di euro, è costituito per coprire gli esiti dei contenziosi in corso presso la Corte di Appello, relativi al calcolo di indennizzo di esproprio dei terreni sui quali insiste lo scalo ferroviario di Dinazzano.

Gli altri fondi includono il Fondo contratto oneroso MARCONI EXPRESS, pari a 6.880 migliaia di euro, istituito nel 2020 a copertura dei futuri oneri derivanti dalla gestione del servizio denominato People Mover. Tale accantonamento si è reso necessario a seguito dell'impatto della pandemia sui flussi di cassa del contratto.

#### **Fondi per benefici per dipendenti**

Al 31 dicembre 2021 il fondo benefici ai dipendenti, pari a 18.393 migliaia di euro, si riferisce interamente al trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente disciplinato dall'articolo 2120 del codice civile, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

La movimentazione del fondo benefici ai dipendenti dell'esercizio 2021 è la seguente.

<i>Migliaia di euro</i>	<i>31/12/2021</i>
<b>Saldo al 1 gennaio 2021</b>	<b>20.001</b>
Costo relativo alle prestazioni ricorrenti	592
Effetto (utili)/perdite attuariali	677
Utilizzi dell'esercizio	(2.451)
Altre riclassifiche	685
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>18.393</b>

Per effetto delle modifiche legislative introdotte a partire dal 1° gennaio 2007, per imprese con più di 50 dipendenti, il trattamento di fine rapporto maturando è classificato come un piano a contributi definiti in quanto l'obbligazione dell'impresa è rappresentata esclusivamente dal versamento dei contributi ai fondi pensione o all'INPS.

La passività relativa al trattamento di fine rapporto antecedente al 1° gennaio 2007, invece, rappresenta un piano a benefici definiti da valutare secondo tecniche attuariali.

I piani a benefici definiti sono calcolati stimando, con tecniche attuariali, l'ammontare del futuro beneficio che i dipendenti hanno maturato nel periodo corrente ed in esercizi

precedenti. Il calcolo è effettuato da un esperto indipendente che utilizza il Projected Unit Credit Method.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2021 riferito al maturato ante 2007.

	31/12/2021	31/12/2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,44%	-0,02%
Tasso annuo di inflazione	1,75%	0,80%
<b>Tasso annuo incremento TFR</b>	<b>2,81%</b>	<b>2,10%</b>
<b>Frequenza anticipazioni</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>
<b>Tasso annuo di turnover</b>	<b>1,50%</b>	<b>1,50%</b>

In particolare, occorre notare come:

- Il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con duration 7-10 rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla duration del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione
- Il tasso annuo di incremento del TFR come previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali.

Si riportano di seguito le basi tecniche demografiche utilizzate.

Basi tecniche demografiche utilizzate	
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 adeguati al DL n.4/2019

<i>Erogazioni future stimate</i>	Migliaia di Euro
Anni	
1	1.392
2	787
3	1.174
4	1.272
5	1.222

### Altri fondi

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni del 2021.

Migliaia di euro	31/12/2020	Variazioni dell'esercizio 2021				31/12/2021
		Accantona	Decrementi	Decrementi	altre riclassifiche	

		menti	per utilizzi	per rilasci	o rettifiche	
<b>Fondo franchigie assicurative</b>	1.449	1.914	(573)	0	0	2.790
<b>Fondo cause di lavoro in corso</b>	13.939	1.366	(153)	(430)	(8)	14.714
<b>Fondo rischi contenziosi fiscali</b>	5.620	0	0	0	0	5.620
<b>Fondo contenzioso espropri</b>	1.992	0	0	0	0	1.992
<b>Altri fondi</b>	9.347	45	(630)	0	(1.564)	7.198
<b>Totale</b>	<b>32.347</b>	<b>3.325</b>	<b>(1.356)</b>	<b>(430)</b>	<b>(1.572)</b>	<b>32.314</b>

Il “Fondo franchigie assicurative”, pari a 2.790 migliaia di euro, rappresenta la passività probabile per le franchigie a carico di TPER ancora da pagare sui sinistri automobilistici occorsi prima del 31 dicembre 2021.

Il “Fondo cause di lavoro in corso”, pari a 14.714 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 contenziosi fiscali”, pari a 5.620 migliaia di euro, è costituito a fronte del coinvolgimento di TPER – quale soggetto legalmente solidale – in merito a contenziosi fiscali su materie anteriori alla propria costituzione.

Il “Fondo contenzioso espropri”, pari a 1.992 migliaia di euro, è costituito per coprire gli esiti dei contenziosi in corso presso la Corte di Appello, relativi al calcolo di indennizzo di esproprio dei terreni sui quali insiste lo scalo ferroviario di Dinazzano.

Gli altri fondi includono il Fondo contratto oneroso MARCONI EXPRESS, pari a 6.880 migliaia di euro, istituito nel 2020 a copertura dei futuri oneri derivanti dalla gestione del servizio denominato People Mover. Tale accantonamento si è reso necessario a seguito dell'impatto della pandemia sui flussi di cassa del contratto.

#### 14. Passività finanziarie

Quota non corrente Migliaia di euro 64.389 ( 95.409 )

Quota corrente Migliaia di euro 31.687 ( 0 )

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio 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).

	Valore nominale anno corrente	Valore di bilancio anno corrente	Quota corrente	Quota non corrente	Valore nominale anno precedente	Valore di bilancio anno precedente	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	95.000	95.108	31.667	63.441	95.000	94.878	0	94.878
Finanziamenti a medio/lungo termine	87	87	20	67	77	77	0	77
Derivati	0	0	0	0	0	31	0	31

Scoperti di conto corrente	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamenti a breve termine	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre passività finanziarie	880	880	0	880	423	423	0	423
Totale passività finanziarie	95.967	96.075	31.687	64.389	95.500	95.409	0	95.409

In data 15 settembre 2017 TPER ha perfezionato l'emissione di un prestito obbligazionario *unsecured* per un ammontare di 95 milioni di euro, quotato alla Borsa di Dublino (*Irish Stock Exchange*), prima piazza mondiale per il mercato regolamentato di bond governativi e corporate. Le obbligazioni TPER non convertibili, con scadenza 7 anni e rimborso amortizing a partire dal quinto anno, presentano una cedola a tasso fisso annuo dell'1,85%, e sono state interamente collocate presso investitori istituzionali.

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 nei relativi contratti. Il mancato rispetto degli stessi, alle rispettive date di riferimento, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi. I financial covenants sono relativi a:

- Rispetto di una soglia minima di rapporto tra indebitamento finanziario netto e patrimonio netto pari a 1
- Rispetto di una soglia minima di rapporto tra indebitamento finanziario netto ed Ebitda pari a 3,5.

## 15. Altre passività

Quota non corrente Migliaia di euro 23.004 (21.782)

Quota corrente Migliaia di euro 31.036 (28.960)

	2021 - valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	2020 - valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso soci	514		514	514		514
Altri debiti non correnti	826		826	922		922
Debiti verso soci	-	-		0	0	-
Debiti vs istituti di previdenza	2.163	2.163		2.679	2.679	
Debiti tributari	555	555		337	337	-
Debiti verso personale dipendente	13.802	13.802		12.533	12.533	
Debiti verso agenzia mobilità SRM	21.664		21.664	20.346		20.346
Altri debiti	14.517	14.517		13.411	13.411	
Totale Altre passività	54.041	31.037	23.004	50.742	28.960	21.782



L'ammontare dei debiti verso Agenzia mobilità SRM Società Reti e Mobilità S.p.A. , pari a 21.663 migliaia di euro, si riferisce essenzialmente al saldo dovuto alla data di riferimento in relazione al contratto d'affitto di ramo d'azienda sottoscritto il 4 marzo 2011 tra l'Agenzia mobilità SRM Società Reti e Mobilità S.p.A. ed la società Trasporto Pubblico Bolognese S.c.r.l. contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo di servizio per la gestione del trasporto pubblico su strada locale nell'area di Bologna.

Tra le voci più significative degli "Altri debiti", pari a 14,5 milioni di euro si segnalano 11,8 milioni di euro per risconti su ricavi di bigliettazione di competenza dei prossimi esercizi.

## Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico.

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 179.030 (167.103)

I ricavi da servizi da linea TPL sono pari a 179.030 migliaia di euro e presentano un incremento di 11.928 migliaia di euro rispetto al 2020 (167.103 migliaia di euro).

	2021	2020	Variazione
TITOLI DI VIAGGIO	50.336	46.554	3.782
INTEGRAZIONE CORRISPETTIVI	113.154	105.396	7.758
CONTRIBUTI CCNL	11.997	11.997	0
SANZIONI AI PASSEGGERI	2.930	3.096	-166
ALTRI RICAVI	613	59	554
<b>TOTALE SERVIZI DI LINEA TPL</b>	<b>179.030</b>	<b>167.103</b>	<b>11.928</b>

Anche nel 2021 l'emergenza sanitaria mondiale per la pandemia da COVID-19 ha comportato delle restrizioni agli spostamenti e dei limiti al carico dei mezzi pubblici al fine di limitare il rischio di contagio e l'obbligo di rimborsare gli abbonamenti non utilizzati nel periodo di lockdown (secondo regole stabilite per legge).

### 17. Ricavi per servizi di linea ferroviaria

Migliaia di euro 26.821 ( 26.521 )

I ricavi per servizi di linea ferroviaria sono pari a 26.821 migliaia di euro e aumentano di 299 migliaia di euro rispetto al 2020 (26.521 migliaia di euro).

	2021	2020	Variazione
Ricavi servizi di linea ferroviaria	26.821	25.423	1.398
<b>TOTALE</b>	<b>26.821</b>	<b>25.423</b>	<b>1.398</b>

Si riferiscono per 20.982 migliaia di euro ai ricavi per il trasporto ferroviario merci e l'espletamento dei servizi ferroviari per il trasporto merci svolti da Dinazzano Po e per 5.291 migliaia di euro a servizi di noleggio del materiale rotabile ferroviario erogati dalla capogruppo.

## 18. Ricavi per parcheggi e car sharing

Migliaia di euro 12.362 ( 13.125 )

I ricavi per parcheggi e car sharing sono pari a 12.362 migliaia di euro e si riducono di 763 migliaia di euro rispetto al 2020 (13.125 migliaia di euro).

	2021	2020	Variazione
Sosta e parcheggi	9.633	10.805	-1.172
Accesso al centro storico	1.229	1.332	-103
Car Sharing	1.499	987	512
<b>Totale</b>	<b>12.362</b>	<b>13.125</b>	<b>-763</b>

La riduzione dei ricavi, già presente nell'anno precedente, è da riferire all'emergenza Covid-19 ed alla cessione, in data 1° novembre 2021, del ramo di azienda sosta, a seguito dell'aggiudicazione da parte di altre società del relativo contratto di servizio.

Si evidenzia che, a fronte di minori ricavi per la gestione della sosta si registrano corrispondenti minori costi per il canone al concedente.

## 19. Altri proventi

Migliaia di euro 70.120 (59.012)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella tabella seguente.

	2021	2020	Variazione
Manut. mezzi e altre prestaz. a terzi	6.418	5.676	742
Manutenzioni ferroviarie	21.821	16.860	4.961
Rimborsi assicurativi e diversi	4.128	4.367	-239
Penali	403	923	-520
Altro	37.351	31.187	6.164
<b>Totale altri proventi</b>	<b>70.120</b>	<b>59.012</b>	<b>11.108</b>

Nel corso dell'anno 2021 risulta a pieno regime il contratto di manutenzione dei mezzi ferroviari che MA.FER svolge a favore della joint venture Trenitalia Tper che rispetto all'anno precedente si è incrementato di 4.961 migliaia di euro.

La voce altri proventi include:

- Le misure compensative introdotte dalla L. 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), dalla L. 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto") e dalla L. 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis"), a parziale compensazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento delle diffusione del virus COVID-19, pari a 19.120 migliaia di euro nel 2021 e 13.812 migliaia di euro nel 2020. L'importo così determinato è al momento la migliore stima effettuabile sulla base delle

norme definite a livello nazionale e regionale, applicate sulla base di un approccio prudenziale

- Il rimborso delle accise sul carburante per 1.002 migliaia di euro
- Provvigioni per 660 migliaia di euro, sostanzialmente riferibili alle società controllate Omnibus S.c.r.l. (per 529 migliaia di euro) ed SST s.r.l. (per 68 migliaia di euro)
- Il compenso per la gestione del servizio denominato People Mover per 2.842 migliaia di euro
- Servizi di noleggio materiale rotabile ferroviario per 11.828 migliaia di euro riferibile per 7.850 migliaia di euro alla società collegata Trenitalia Tper S.c.r.l.

## 20. Costo per il personale

Migliaia di euro 102.665 (107.439)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

	2021	2020	Variazione
Salari e stipendi	80.920	79.395	1.526
Oneri sociali	16.117	22.350	(6.233)
Accantonamento ai fondi di previdenza	4.942	5.023	-81
Altri costi del personale	686	672	14
<b>Totale</b>	<b>102.665</b>	<b>107.439</b>	<b>(4.774)</b>

Il costo per il personale è pari a 102.665 migliaia di euro (107.439 migliaia di euro nel 2020). Il notevole decremento del costo per oneri sociali è riferibile alle 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 milioni di euro.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico al 31 dicembre 2021 suddivisa per livello di inquadramento (dati riferiti al Gruppo TPER).

	2021	2020	Variazione
Dirigenti	13	13	-
Quadri	61	51	10
Impiegati	339	299	40
Operai	1.639	1.838	(199)
Apprendisti	268	284	(16)
Collaboratori	0	2	(2)
<b>Totale</b>	<b>2.320</b>	<b>2.487</b>	<b>(167)</b>

## 21. Costi per servizi

Migliaia di euro 93.151 (81.285)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

	2021	2020	Variazione
Servizi di trasporto	43.975	34.150	9.825
Pedaggi ferroviari	910	743	167
Manutenzioni	14.333	16.827	(2.494)
Pulizie	8.380	7.231	1.149
Assicurazioni	6.808	4.768	2.040
Energia elettrica	1.467	1.789	(322)
Servizio mensa	1.526	1.475	51
Altre utenze	2.018	1.895	123
Consulenze	1.856	1.842	15
Altro	11.878	10.566	1.311
<b>Totale</b>	<b>93.151</b>	<b>81.285</b>	<b>11.866</b>

I maggiori costi per servizi di trasporto sono riconducibili sia alla tipologia di servizio reso dovuto all'attuale momento di pandemia sia ai maggiori servizi resi da terzi a fronte di servizi sostitutivi ferroviari.

L'incremento è principalmente dovuto a:

- maggiori costi per servizi di trasporto per 9.825 migliaia di Euro, relativi ai servizi subaffidati ed ai servizi sostitutivi per il trasporto ferroviario (che generano conseguentemente un incremento dei corrispondenti ricavi per noleggi)
- maggiori costi per servizi di pulizia per 1.149 migliaia di Euro (dovuti anche alle sanificazioni necessarie a seguito della pandemia COVID-19 in corso nell'anno 2021)
- maggiori costi assicurativi per 2.040 migliaia di Euro.

## 22. Materie prime e materiali

Migliaia di euro 40.192 ( 33.934 )

La voce include i costi per acquisti di materiali:

	2021	2020	Variazione
Carburanti	19.087	15.128	3.959
Lubrificanti	569	562	8
Pneumatici	952	937	15
Ricambi	17.108	16.919	189
Materiali vari	2.009	-294	2.303
Altro	467	683	-216
<b>Totale</b>	<b>40.192</b>	<b>33.934</b>	<b>6.258</b>

L'aumento dei costi è sostanzialmente riferibile all'aumento del costo dei carburanti.

### 23. Costi per godimento beni di terzi

Migliaia di euro 7.776 (7.258)

La voce include:

	2021	2020	Variazione
Canone gestione sosta e contrassegni	5.024	4.930	94
Altre locazione e noleggi	2.752	2.328	424
<b>Totale</b>	<b>7.776</b>	<b>7.258</b>	<b>518</b>

Il canone gestione sosta e contrassegni è relativo a quanto dovuto da TPER al Comune di Bologna in base a quanto previsto dal contratto di aggiudicazione della relativa gara per i primi dieci mesi dell'esercizio.

### 24. Altri costi operativi

Migliaia di euro 5.966 (4.240)

La voce include:

	2021	2020	Variazione
Imposte e tasse	1.515	1.374	141
Revisioni e collaudi	166	134	32
Contributi associativi	366	366	0
Altro	3.919	2.366	0
<b>Totale</b>	<b>5.966</b>	<b>4.240</b>	<b>172</b>

La componente principale della voce "Altro" è riferita agli oneri derivanti dal contratto in essere con SRM per il TPL di Bologna, pari 1.914 migliaia di euro.

### 25. Ammortamenti

Migliaia di euro 21.552 (21.070)

La voce è costituita dalla quota di ammortamento dell'esercizio 2021, che si attestano a 21.552 migliaia di euro e si riferiscono alle seguenti immobilizzazioni (di cui per 4.375 mila euro dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS16):

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Ammortamenti attività materiali	15.805	15.423	382
Di cui:			
Immobili	107	653	(546)
Materiale rotabile autobus/filobus	10.860	9.901	959
Materiale rotabile ferroviario	3.478	3.572	(94)

Autoveicoli	172	130	42
Infrastrutture	475	589	(114)
Altre attività materiali	713	577	135
Ammortamenti attività immateriali	1.373	1.183	190
Di cui:			
Ammortamenti diritti concessori	387	387	0
Ammortamento altre attività immateriali	986	796	(190)
Ammortamenti attività per diritto d'uso	4.375	4.464	(89)
Ammortamenti totali	21.552	21.070	482

## 26. Svalutazione e ripristini di valore

Migliaia di euro 6 ( 1.158 )

Migliaia d Euro	2021	2020	Variazione
Svalutazioni di valore di attività materiali	0	159	(159)
Svalut. e Ripristini di valore di attività Finanziarie	(6)	(1.317)	1.311
Totale	(6)	(1.158)	1.152

## 27. Variazione dei fondi per accantonamenti

Migliaia di euro 3.185 (5.018)

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

Il saldo della voce pari a 3.185 migliaia di euro è principalmente connesso all'incremento al netto dei rilasci dell'anno del fondo vertenze di lavoro per 1.411 mila euro, ad accantonamenti al fondo svalutazione magazzino per 1.759 mila euro ed al fondo rischi contenzioso con clienti per 500 mila euro.

## 28. Proventi finanziari

Migliaia di euro 1.500 ( 983 )

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

	2021	2020	Variazione
Dividendi	0	0	0
Altri proventi finanziari	17	0	17
di cui interessi attivi su crediti	1.452	508	944
di cui interessi attivi su conti bancari	1	1	(1)

di cui altri interessi attivi	47	474	(427)
Totale	1.500	983	516

## 29. Oneri finanziari

Migliaia di euro 2.268 (2.555)

	2021	2020	Variazione
Oneri da prestito obbligazionario	1.987	1.988	(1)
Oneri da finanziamenti	17	115	(99)
Altri oneri finanziari	264	452	(188)
Totale	2.268	2.555	(287)

La voce “oneri da prestito obbligazionario” accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario emesso in data 15 settembre 2017, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 2,11% (tasso nominale dello 1,85%).

## 30. Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto

Migliaia di euro -595 (-831)

La “Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto” del 2021 accoglie complessivamente una perdita netta di 595 migliaia di euro, riconducibile ai risultati pro-quota dell’esercizio in imprese collegate e a controllo congiunto.

## 31. Oneri fiscali

Migliaia di euro 5.534 (-1.600)

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

<i>Migliaia di Euro</i>	2021	2020	Variazione
IRES	938	2.239	1.301
IRAP	266	415	149
<b>Imposte correnti sul reddito</b>	<b>1.204</b>	<b>2.654</b>	<b>1.450</b>
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(45)	(261)	(216)
<b>Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti</b>	<b>(45)</b>	<b>(261)</b>	<b>(216)</b>
Accantonamenti	(595)	(6.027)	(5.432)
Rilasci	5.384	2.012	(3.372)
<b>Imposte anticipate</b>	<b>4.789</b>	<b>(4.015)</b>	<b>(8.804)</b>
Accantonamenti	-	22	22
Rilasci	(414)	-	414
<b>Imposte differite</b>	<b>(414)</b>	<b>22</b>	<b>436</b>
<b>Imposte anticipate e differite</b>	<b>4.375</b>	<b>(3.993)</b>	<b>(8.368)</b>
<b>Oneri (proventi) fiscali</b>	<b>5.534</b>	<b>(1.600)</b>	<b>(7.134)</b>



## Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi a confronto.

	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
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)	6.721	3.615
Utile base per azione (euro)	0,10	0,05
Utile diluito per azione (euro)	0,10	0,05

Si precisa che al 31 dicembre 2021 non ci sono azioni che potenzialmente potrebbero essere messe in circolazione e quindi l'utile per azioni diluito coincide con l'utile per azioni.

## Altre informazioni finanziarie

### Informazioni sul rendiconto finanziario

L'esercizio 2021 registra un flusso di cassa netto negativo per 25.036 migliaia di euro a fronte di un valore positivo nel 2020 per 18.905 migliaia di euro.

Il flusso di cassa netto generato dall'attività operativa è pari a 16.512 migliaia di euro nel 2021, e registra una diminuzione di 4.960 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. La riduzione è attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- Variazione dell'utile (+ 3.387 migliaia di euro)
- Variazione degli ammortamenti (+ 492 migliaia di euro)
- Variazione dei fondi (- 1.833 migliaia di euro)
- Plusvalenze/minusvalenze da realizzo di attività non correnti (+ 4.321 migliaia di euro)
- Oneri/proventi finanziari (-804 migliaia di euro)
- Variazione del capitale d'esercizio e altre variazioni (- 9.328 migliaia di euro)
- 

La variazione del capitale d'esercizio e altre variazioni è dovuta essenzialmente all'effetto combinato di:

- Un decremento delle rimanenze, pari a 1.500 migliaia di euro
- Un incremento dei crediti commerciali, pari a 4.802 migliaia di euro
- Un incremento delle attività per imposte sul reddito correnti, pari a 4.059 migliaia di euro
- Un incremento delle altre attività correnti, pari a 12.437 migliaia di euro
- Un incremento delle passività commerciali non correnti, pari a 1.173 migliaia di euro
- Un incremento delle altre passività non correnti, pari a 1.222 migliaia di euro
- Un decremento delle passività commerciali correnti, pari a 706 migliaia di euro
- Un incremento delle altre passività correnti, pari a 2.077 migliaia di euro

Il flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento, pari a 36.168 migliaia di euro, è prevalentemente assorbito dagli investimenti in attività materiali, pari a 37.561 migliaia di euro.

Il flusso di cassa assorbito da attività finanziaria, pari a 5.380 migliaia di euro, è essenzialmente assorbito dall'effetto combinato di:

- Il rimborso delle passività finanziarie per beni in leasing, pari 3.248 migliaia di euro
- Variazione delle attività finanziarie, pari a 551 migliaia di euro
- Proventi finanziari per 47 migliaia di euro
- Il pagamento di oneri finanziari, pari a 2.018 migliaia di euro
- Dividendi incassati, pari a 28 migliaia di euro
- Rimborso finanziamenti a medio lungo termine pari a 10 migliaia di euro
- Variazione netta delle altre passività finanziarie pari a 427 migliaia di euro

Il flusso di cassa netto assorbito dall'attività finanziaria è pari a 5.380 migliaia di euro, diminuito rispetto al valore 2020 che era pari a 16.721 migliaia di euro (+11.341 migliaia di euro). La differenza principale è riconducibile a maggiori rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine per 13.306 con l'estinzione di un mutuo TPER.

## 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 TPER 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.

Vengono illustrate nel seguito le strategie seguite dal Gruppo TPER per la gestione ed il controllo dei rischi di natura finanziaria.

Il Gruppo, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposto:

- Al rischio di liquidità, con riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a far fronte agli impegni a breve termine
- Al rischio di mancato rispetto dei covenants sul prestito obbligazionario
- Al rischio di fluttuazione dei tassi di interesse derivante dall'esposizione a tassi di interesse variabili
- Al rischio derivante dalle oscillazioni del prezzo delle commodity
- Al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità di default di una controparte finanziaria.

Il Gruppo non è esposto al rischio cambio.

### Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità è costituito dall'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, anche in relazione alle possibili criticità inerenti l'erogazione dei contributi spettanti derivati da trasferimenti della Pubblica Amministrazione, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, dell'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e della liquidità generata dall'emissione del prestito obbligazionario.

La strategia adottata dal Gruppo per la gestione del rischio di liquidità si concentra 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 e 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 2021.

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 2021.

Migliaia di euro	Valore bilancio	di	Flussi contrattuali				Totale
			Inferiori a 1 anno	Da anno a 1 a 2 anni	Da anno a 2 a 5 anni	Oltre 5 anni	
Al 31 dicembre 2021							
Prestiti obbligazionari	95.108		33.424	32.838	32.253	-	98.515
Finanziamenti	67		22	22	26	-	70
Passività per beni in leasing	7.883		3.429	2.301	2.675	20	8.425
Passività commerciali	59.077		57.904	1.173			59.077
Al 31 dicembre 2020							
Prestiti obbligazionari	94.878		1.757	66.262	32.253		100.272
Finanziamenti	77		27	21	29		77
Derivati	31		31				31
Passività per beni in leasing	11.130		4.328	4.019	4.877	63	13.287
Passività commerciali	64.139		64.139				64.139

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 rischio di default attiene alla possibilità che i contratti di finanziamento o il regolamento del prestito obbligazionario contengano disposizioni che legittimino le controparti, siano esse banche o detentori di obbligazioni, a chiedere al debitore, al verificarsi di determinati eventi, l'immediato rimborso delle somme prestate generando conseguentemente un rischio di liquidità.

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.

In particolare, i contratti prevedono il rispetto di covenants di natura finanziaria.

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.

Il rispetto di tali covenants è monitorato dal Gruppo ed allo stato attuale, tutti i covenants sono stati rispettati e sulla base del budget se ne prevede il rispetto anche per il 2022.

### 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 della società 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.

Migliaia di euro	31.12.21	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anno 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	-
<b>Totale</b>	<b>95.175</b>	<b>98.585</b>	<b>33.446</b>	<b>32.860</b>	<b>32.279</b>	<b>0</b>

Migliaia di euro	31.12.20	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anno a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso variabile	77	77	27	21	29	-
Tasso fisso	94.878	100.272	1.757	66.262	32.253	-
<b>Totale</b>	<b>94.955</b>	<b>100.349</b>	<b>1.784</b>	<b>66.283</b>	<b>32.284</b>	<b>-</b>

### 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 2021 è stato rilevato un aumento delle commodity energetiche per altro acuito dall'attuale situazione geopolitica e dal conflitto russo-ucraino essendo la Russia tra i principali produttori di gas e petrolio.

Allo stato attuale il Gruppo TPER sta analizzando gli effetti dell'incremento di prezzo delle commodity sul proprio business, ancorché trattandosi di una variabile esogena la stessa può essere mitigata solamente con una interlocuzione con il concedente per eventuali revisioni del servizio coerenti con le dinamiche dei costi delle commodities.

### Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali.

Le controparti del Gruppo TPER per sono principalmente rappresentate:

- Da società appartenenti al Gruppo o ad esso collegate
- 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. Tuttavia sono presenti alcune posizioni creditorie in sofferenza, posizioni oggetto di valutazione analitica, ed una stima complessiva della rischiosità delle posizioni creditorie in essere, per le quali è stato creato un fondo svalutazione che tiene conto della stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti.

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.

L'esposizione contenuta al rischio di credito di controparte è confermata dalle risultanze dell'analisi di impairment, come dettagliato nella sezione dedicata.

Per misurare le perdite attese i crediti sono stati raggruppati sulla base delle caratteristiche di rischio della controparte e per fasce di scaduto. Al fine di applicare i modelli selezionati sono state definite percentuali di svalutazioni determinate per fasce di scaduto ed in base alle perdite storiche registrate dal Gruppo. Tali percentuali sono state successivamente arricchite di informazioni prospettiche al fine di riflettere anche informazioni di mercato oltre quelle storiche.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito – al lordo delle svalutazioni operate – del Gruppo al 31 dicembre 2021.

MIGLIAIA DI EURO	scaduti						
	Crediti 31/12/2021	non scaduti	0-30	31-60	61-90	91-180	oltre 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.

Migliaia di euro	Note	Livello di Fair Value	Costo Ammortizzato		Fair value contabizzato a conto economico		Totale	
			31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>								
Partecipazioni in altre imprese	4	3	-	-	3.342	3.342	3.342	3.342
Attività finanziarie	5		34.388	32.754	-	-	34.388	32.754
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>								
Crediti commerciali	9		82.368	77.566	-	-	82.368	77.566
Attività finanziarie	5		7.607	7.666	-	-	7.607	7.666
Attività per imposte sul reddito correnti	11		6.290	2.231	-	-	6.290	2.231
Altre attività	7		18.159	5.722	-	-	18.159	5.722
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>								
Prestiti obbligazionari	14		63.441	94.878	-	-	63.441	94.878
Finanziamenti a medio/ lungo termine	14		67	77	-	-	67	77
Derivati	14	2	-	-	-	31	0	31
Passività per beni in leasing a lungo termine	3		6.032	7.986	-	-	6.032	7.986
Passività commerciali	13		1.173	-	-	-	1.173	-
Altre passività	15		23.004	21.782	-	-	23.004	21.782
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>								
Passività commerciali	16		63.402	64.139	-	-	63.402	64.139
Passività finanziarie	14		31.667	-	-	-	31.667	-
Passività per beni in leasing - quota a breve	3		1.851	3.144	-	-	1.851	3.144
Altre passività	15		31.036	28.960	-	-	31.036	28.960

## 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 determinazione del fair value:

- 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 2019 e al 31 dicembre 2018 con riferimento a parametri osservabili di mercato:

- Il fair value di attività e passività finanziarie con condizioni e termini standard, quotati in un mercato attivo è 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 a fair value:

Migliaia di euro	31-dic-21	Fair value alla data di bilancio		
		Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni	3.342			3.342

In coerenza con quanto disposto dal principio IFRS 13 viene riportato il fair value delle passività finanziarie al 31 dicembre 2021, tra le quali il prestito obbligazionario è valutato al costo ammortizzato.

Migliaia di euro	31-dic-21	
	Valore di bilancio	Fair Value
Prestiti obbligazionari	95.108	96.900
Passività per beni in leasing	7.883	8.366
Altre passività finanziarie		

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, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il *fair value* è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

## Garanzie

Descrizione	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
<b>Garanzie concesse a terzi</b>		
Fideiussioni concesse	15.777	20.408
<b>Rischi</b>		
Beni di terzi presso l'azienda	4.170	-



Beni di Srm in affitto d'azienda	26.434	28.037
Beni di Srm presso l'azienda	19	19
<b>Totale</b>	<b>46.400</b>	<b>48.464</b>

Le fidejussioni concesse a terzi si riferiscono – in massima parte - alle garanzie prestate da TPER, per conto di Tpb S.c.r.l. e Tpf S.c.r.l., alle rispettive agenzie della mobilità per i 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 dai clienti di MA.FER.

La voce “Beni di SRM in affitto d’azienda” corrisponde al valore netto contabile dell’azienda in affitto da SRM per il trasporto pubblico nel bacino bolognese.

Oltre alle garanzie sopra sintetizzate, si segnala che TPER aveva alla data di chiusura dell’esercizio 60 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 fidejussioni attive sulla realizzazione del sistema di trasporto pubblico a guida vincolata (TPGV) Bologna – San Lazzaro (10 milioni di Euro), per l’acquisto di nuovi autobus (18,8 milioni di Euro), per servizi di manutenzione (12,2 milioni di Euro) e per mense aziendali (3,5 milioni di Euro).

### Rapporti con parti correlate

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti con le parti correlate (dati in migliaia di euro).

Migliaia di euro		Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
<b>Società Collegate</b>					
SETA	2020	176	8	176	56
	2021	230	133	306	266
CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI	2020	1.107	40	1.800	163
	2021	127	2	191	161
TRENITALIA TPER	2020	17.270	-	11.502	2.810
	2021	19.419	-	22.136	4.378
MARCONI EXPRESS	2020	821	142	10.472	237
	2021	2.842	71	12.672	637
Totale	2020	19.374	190	23.950	3.265
	2021	22.617	202	35.303	5.442

Le vendite e gli acquisti con parti correlate sono effettuati con termini e condizioni equivalenti a quelle prevalenti in libere transazioni. Non sono state fornite, né sono state ricevute garanzie per i crediti e debiti contratti con parti correlate. Nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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.

Vengono riportati al seguito i risultati economici e patrimoniali delle parti correlate con riferimento.

CONTO ECONOMICO Migliaia di euro	2021				2020			
	SETA	MARCONI EXPRESS	TRENITALIA TPER	CTI	SETA	MARCONI EXPRESS	TRENITALIA TPER	CTI
Valore della Produzione	117.625	13.602	302.603	52	101.155	6.502	274.495	1.577
Costi della Produzione	(117.592)	(13.576)	(298.527)	(52)	(101.079)	(4.203)	(276.749)	(1.577)
Proventi /(oneri finanziari)	-35	-4.098	-303	27	-12	-4.174	-148	0
Imposte	34	956	21	0	-49	402	564	0
Utile/(perdita) dell'esercizio	32	-3.116	3.794	27	15	-1.473	-1.838	0

Situazione patrimoniale Migliaia di euro	2021				2020			
	SETA	MARCONI EXPRESS	TRENITALIA TPER	CTI	SETA	MARCONI EXPRESS	TRENITALIA TPER	CTI
Immobilizzazioni	58.715	118.255	107.948	0	48.273	117.103	89.198	0
Attivo circolante	67.768	9.572	227.447	14.156	38.292	3.870	178.602	15.792
Ratei e Risconti	448	3.165	184	0	2098	2.913	0	0
Totale Attivo	126.931	130.992	335.579	14.156	88.663	123.886	267.800	15.792
Patrimonio netto	17.949	13.075	12.446	14	17.917	12.584	8.652	14
Fondi rischi ed oneri	7.285	2.771	2.097	0	5.817	4.334	2.022	0
TFR	6.162	0	16.782	0	7.372	0	19.756	0
Debiti	63.035	82.815	291.186	14.112	35.207	73.575	237.049	15.748
Ratei e Risconti	32.500	32.331	13.068	30	22.350	33.393	321	30
Totale Passivo	126.931	130.992	335.579	14.156	88.663	123.886	267.800	15.792

### Compensi ad amministratori e sindaci e società di revisione

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti i compensi agli amministratori, ai sindaci e alla società di revisione del gruppo TPER.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Compenso agli amministratori	350	307	43
Compenso sidaci	143	146	( 3)
Compenso alle società di revisione	101	104	( 3)
Totale	594	557	37

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

L'informativa relativa ai settori di attività è stata predisposta secondo le disposizioni dell'IFRS 8 "Settori operativi", che prevedono la presentazione dell'informativa coerentemente con le modalità adottate dal management per l'assunzione delle decisioni operative. L'approccio del Gruppo al mercato avviene tramite tre segmenti operativi:

- Trasporto pubblico locale, che comprende 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)
- Il trasporto merci, che si riferisce alle attività del gruppo nel trasporto merci su ferrovia
- Sosta e mobilità è l'attività svolta da TPER nella città di Bologna in base al contratto di servizio esistente. Si riporta di seguito una sintesi dei dati più significativi dei settori operativi aziendali.

GRUPPO TPER					
2021					
MILIONI DI EURO	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	TRASPORTO MERCI	SOSTA MOBILITÀ URBANA	E	TOTALE
Ricavi verso terzi	186,4	20,9		10,9	218,2
Altri ricavi verso terzi	67,5	2,6		0,0	70,1
Totale ricavi operativi	253,9	23,5		10,9	288,3
EBITDA	31,0	8,0		-0,5	38,5
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-18,3	-2,9		-0,3	-21,5
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-1,0	-2,1			-3,1
EBIT	11,7	3,0		-0,8	13,9
Proventi/(Oneri) finanziari					-0,8
Quota utile (perdite) equity method					-0,6
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento					12,5
(Oneri)/Proventi fiscali					-5,6
Utile dell'esercizio					6,9
FFO - Cash Flow Operativo	8,2	5,6		-0,5	13,3
Investimenti operativi	35,6	2,4		0,0	38,0

GRUPPO TPER					
2020					
MILIONI DI EURO	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	TRASPORTO MERCI	SOSTA MOBILITÀ URBANA	E	TOTALE
Ricavi verso terzi	205,0	20,8		12,4	238,2
Altri ricavi verso terzi	32,3	2,4		0,0	34,7
Totale ricavi operativi	237,3	23,2		12,4	272,9
EBITDA	36,4	3,0		-0,7	38,7
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-19,4	-2,5		-0,3	-22,2
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-12,3	0,2			-12,1
EBIT	4,7	0,7		-1,0	4,4
Proventi/(Oneri) finanziari					-1,6
Quota utile (perdite) equity method					-0,8
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento					2,0
(Oneri)/Proventi fiscali					1,6

Utile dell'esercizio				3,6
FFO - Cash Flow Operativo	22,4	0,5	-0,7	22,2
Investimenti operativi	27,5	2,4	0,0	29,9

## Ordinativi per investimenti

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

MIGLIAIA DI EURO	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
<b>Ordini per cespiti in essere</b>			
Beni materiali	17.575	2.450	- 23.700
Beni immateriali	202	60	- 41
<b>Totale</b>	<b>17.776</b>	<b>2.510</b>	- <b>23.741</b>

L'incremento del 2021 sul 2020 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 / contributi, da pubbliche amministrazioni:

IMPORTO INCASSATO	ENTE EROGANTE	CAUSALE
Euro		
926.872	Regione Emilia Romagna	Contributo per l'acquisto di autobus - fondi POR-FESR 2014/2020 azione 4.6.2
176.798	Ministero Infrastr. e Trasporti	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO) - L.211/92
1.203.923	SRM Bologna	acconto 95% n°15 bus interurbani IVECO 12mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F
348.009	AMI Ferrara	acconto 95% n°3 bus MAN interurbani 14mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F
27.526	AMI Ferrara	saldo contributo per migliorare qualità e sicurezza TPL per prevenzione e contenimento contagio Covid19 - DGR n°1269/2020
2.486.085	AMI Ferrara	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06
9.701.413	SRM Bologna	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06
5.420.773	Ministero del Lavoro	Contributo su oneri di malattia L 266/2005
336.377	Agenzia delle Dogane	Accise sul gasolio autotrazione
42.379	Ministero Infrastr. e Trasporti	MIT contributo per la formazione DM 570/2017
447.255	Ministero Infrastr. e Trasporti	MIT contributo norma merci Decr.Dir. 61 29/12/2016
-	INPS	CIGO
3.623	INPS	FIS Covid-19

11.554.027	Agenzie della mobilità	Ristori pubblici mancati ricavi Covid-19
-	Agenzie della mobilità	Allestimenti bus in funzione anti-Covid-19
60.000	Agenzia Entrate	Credito di imposta per sanificazioni e DPI anti Covid-19
32.735.061	TOTALE INCASSATO NEL 2021	



# Bilancio TPER S.p.A.

## Situazione patrimoniale e finanziaria

	not e	31/12/21	31/12/20
<b>ATTIVITÀ</b>			
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>			
<b>Attività materiali</b>	<b>1</b>	<b>162.229.647</b>	<b>142.422.235</b>
Immobili		3.156.021	3.221.810
Materiale rotabile		154.605.912	134.202.090
Infrastrutture		3.035.983	3.636.931
Altre attività materiali		1.431.731	1.361.404
<b>Attività immateriali</b>	<b>2</b>	<b>401.289</b>	<b>661.156</b>
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		-	-
Diritti concessori		-	-
Altre attività immateriali		401.289	661.156
<b>Attività per diritti d'uso</b>	<b>3</b>	<b>3.212.940</b>	<b>4.667.234</b>
<b>Partecipazioni</b>	<b>4</b>	<b>57.428.706</b>	<b>56.828.706</b>
Partecipazioni al costo o al fair value		51.713.606	51.713.606
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		5.715.100	5.115.100
<b>Attività finanziarie</b>	<b>5</b>	<b>34.777.717</b>	<b>42.255.586</b>
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5.101.549</b>
<b>Altre attività</b>			

**Attività non correnti e gruppi di attività in dismissione**

---

<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	<b>258.050.299</b>	<b>251.936.466</b>
-------------------------------------	--------------------	--------------------

---

**ATTIVITÀ CORRENTI**

<b>Attività commerciali</b>	<b>7</b>	<b>84.961.354</b>	<b>73.371.517</b>
-----------------------------	----------	-------------------	-------------------

---

Rimanenze		12.312.852	11.886.799
-----------	--	------------	------------

Crediti commerciali		72.648.502	61.484.718
---------------------	--	------------	------------

<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>8</b>	<b>38.449.524</b>	<b>67.042.115</b>
--	----------	-------------------	-------------------

---

<b>Attività finanziarie</b>	<b>5</b>	<b>7.606.868</b>	<b>7.645.072</b>
-----------------------------	----------	------------------	------------------

---

Attività finanziarie per contributi		5.892.443	6.502.122
-------------------------------------	--	-----------	-----------

Altre attività finanziarie		1.714.425	1.142.950
----------------------------	--	-----------	-----------

<b>Attività per imposte sul reddito correnti</b>	<b>9</b>	<b>4.632.897</b>	<b>3.718.110</b>
--	----------	------------------	------------------

---

<b>Altre attività</b>	<b>10</b>	<b>17.362.180</b>	<b>8.848.404</b>
-----------------------	-----------	-------------------	------------------

---

<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>153.012.823</b>	<b>160.625.218</b>
---------------------------------	--	--------------------	--------------------

---

<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>411.063.122</b>	<b>412.561.684</b>
------------------------	--	--------------------	--------------------

---

---

**PASSIVITÀ**

<b>Patrimonio netto</b>	<b>11</b>	<b>158.267.050</b>	<b>153.817.702</b>
-------------------------	-----------	--------------------	--------------------

---

Capitale emesso		68.492.702	68.492.702
-----------------	--	------------	------------

Riserve		63.115.395	59.934.454
---------	--	------------	------------

Utili (perdite) portate a nuovo		23.128.737	23.128.737
---------------------------------	--	------------	------------

Utile (perdita) attuariale		(1.588.793)	(919.133)
----------------------------	--	-------------	-----------

Utile (perdita) dell'esercizio		5.119.009	3.180.942
--------------------------------	--	-----------	-----------



<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>158.267.050</b>	<b>153.817.702</b>
--------------------------------	--------------------	--------------------

#### PASSIVITÀ NON CORRENTI

<b>Passività commerciali</b>	<b>12</b>	<b>1.173.030</b>	<b>-</b>
<b>Fondi per accantonamenti</b>	<b>13</b>	<b>38.410.673</b>	<b>41.207.223</b>
Fondi per benefici ai dipendenti		14.858.983	16.058.255
Altri fondi		23.551.690	25.148.968
<b>Passività finanziarie</b>	<b>14</b>	<b>63.788.612</b>	<b>95.291.131</b>
Prestiti obbligazionari		63.441.402	94.878.408
Finanziamenti a medio/lungo termine		0	0
Derivati		0	30.909
Altre passività finanziarie		347.210	381.814
<b>Passività per beni in leasing a lungo termine</b>	<b>3</b>	<b>1.911.444</b>	<b>4.161.483</b>
<b>Altre passività</b>	<b>15</b>	<b>22.933.858</b>	<b>21.712.391</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>128.217.617</b>	<b>162.372.228</b>

#### PASSIVITÀ CORRENTI

<b>Passività commerciali</b>	<b>12</b>	<b>54.733.943</b>	<b>61.406.354</b>
<b>Fondi per accantonamenti quota corrente</b>	<b>13</b>	<b>7.931.246</b>	<b>4.905.938</b>
Fondi per benefici ai dipendenti		1.298.680	1.986.303
Altri fondi Correnti		6.632.566	2.919.635
<b>Passività finanziarie</b>	<b>14</b>	<b>31.666.666</b>	<b>0</b>

Prestiti obbligazionari		31.666.666	0
<b>Passività per beni in leasing a lungo termine - quota a breve</b>	<b>3</b>	<b>1.850.575</b>	<b>3.144.436</b>
<b>Altre passività</b>	<b>15</b>	<b>28.396.025</b>	<b>26.915.026</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>124.578.455</b>	<b>96.371.754</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>252.796.072</b>	<b>258.743.982</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>411.063.122</b>	<b>412.561.684</b>

## Conto economico

		2021	2020
<b>Ricavi</b>		<b>167.072.543</b>	<b>161.016.915</b>
Servizi linea TPL	16	149.720.711	142.172.467
Servizi linea ferrovia	17	6.144.357	6.417.516
Parcheggi e car sharing	18	11.207.475	12.426.932
<b>Altri proventi</b>	<b>19</b>	<b>46.780.338</b>	<b>41.362.792</b>
<b>Costi operativi</b>		<b>185.136.164</b>	<b>178.959.297</b>
Costo del personale	20	89.159.493	93.719.670
Costo per servizi	21	56.415.540	49.761.103
Materie prime e materiali	22	29.511.911	26.122.369
Godimento beni di terzi	23	5.941.734	5.850.273
Altri costi operativi	24	4.107.486	3.505.882
<b>Ammortamenti</b>	<b>26</b>	<b>16.629.713</b>	<b>15.839.188</b>
Ammortamenti attività materiali		14.405.970	13.667.247
Ammortamenti attività immateriali		593.011	663.242
Ammortamenti attività per diritto d'uso		1.630.732	1.508.699
<b>Svalutazioni / (ripristini) di valore</b>	<b>27</b>	<b>(730.505)</b>	<b>249.188</b>
<b>Variazione dei fondi per accantonamenti</b>	<b>28</b>	<b>2.335.419</b>	<b>4.484.745</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>10.482.090</b>	<b>2.847.289</b>
<b>Proventi finanziari</b>	<b>29</b>	<b>1.546.153</b>	<b>1.108.180</b>
Dividendi		30.752	60.822
Altri proventi finanziari		1.515.401	1.047.358
<b>Oneri finanziari</b>	<b>30</b>	<b>2.142.937</b>	<b>2.473.380</b>
Oneri da prestiti obbligazionari		1.987.160	1.987.827
Oneri da finanziamenti		2.691	101.039
Altri oneri finanziari		153.086	384.514
<b>Totale proventi / (oneri) finanziari</b>		<b>(596.784)</b>	<b>(1.365.200)</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>9.885.306</b>	<b>1.482.089</b>
<b>Oneri fiscali</b>	<b>31</b>		
Imposte correnti sul reddito		(45.000)	(216.085)
Imposte anticipate e differite		4.811.297	(1.482.768)
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>5.119.009</b>	<b>3.180.942</b>

## Conto economico complessivo

		2021	2020
Utile dell'esercizio	(a)	5.119.009	3.180.942
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico	(b)	0	0

Utile / (perdita) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti		(379.407)	(29.987)
Effetto fiscale su utile / (perdita) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti		(290.253)	7.197
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico</b>	<b>(c)</b>	<b>(669.660)</b>	<b>(22.790)</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>(d= b+c)</b>	<b>(669.660)</b>	<b>(22.790)</b>
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>a+d</b>	<b>4.449.349</b>	<b>3.158.152</b>

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

	Riserve											Patrimonio netto	
	Riserve di valutazione				Altre riserve								
	Riserva per valutazione attuariale per benefici ai dipendenti	Riserva per variazioni fair value e AFS	Altre	Azioni proprie	Riserva legale	Riserva di sovrapprezzo azioni	Riserva contributi in conto capitale	Fondo riserva avanzo di fusione	Altre riserve	Utili (perdite) portate a nuovo	Risultato dell'esercizio		
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	68.492.702	(896.343)	0	0	(188.536)	4.749.171	272.058	32.716.499	1.515.984	15.655.963	23.128.737	5.213.314	150.659.549
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>													
Distribuzione di dividendi													0
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente					260.666					4.952.648		(5.213.314)	0
Acquisto azioni proprie													0
Altre variazioni minori e riclassifiche													0
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio</b>		(22.790)										3.180.942	<b>3.158.151</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	68.492.702	(919.133)	0	0	(188.536)	5.009.837	272.058	32.716.499	1.515.984	20.608.612	23.128.737	3.180.941	153.817.701
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>													
Distribuzione di dividendi													0
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente					159.047					3.021.894		(3.180.942)	0
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio</b>		(669.660)										5.119.009	<b>4.449.349</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	68.492.702	(1.588.793)	0	(188.536)	(188.536)	5.440.941	32.988.557	34.232.483	25.146.490	46.759.244	28.247.746	163.386.058	158.267.050

## Rendiconto finanziario

	NOTE	2021	2020
<b>Utile / (perdita) dell'esercizio</b>		<b>5.119.009</b>	<b>3.180.942</b>
Ammortamenti	26	16.629.713	15.839.188
Variazione dei fondi per accantonamenti	28	2.335.419	7.201.113
Svalutazioni / (Rivalutazioni) di attività finanziarie	27	(730.505)	249.188
Svalutazioni / (Rivalutazioni) di valore di attività non finanziarie		-	-
Minusvalenze / (plusvalenze) da realizzo di attività non correnti		105.147	(4.209.510)
Oneri / (proventi) finanziari	29-30	596.784	1.365.200
Variazione netta della fiscalità differita		-	-
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		(14.490.087)	5.012.301
Imposte pagate		-	(539.490)
<b>Flusso di cassa netto generato / (assorbito) da attività operativa</b>		<b>9.565.480</b>	<b>28.098.932</b>
Investimenti in attività materiali	1	(37.069.513)	(27.565.742)
Investimenti in attività immateriali	2	(347.261)	(1.044.628)
Investimenti in partecipazioni	4	(600.000)	-
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>		<b>(38.016.774)</b>	<b>(28.610.370)</b>
Contributi attività materiali	1	2.506.321	40.495.398
Contributi attività immateriali		-	-
<b>Contributi</b>		<b>2.506.321</b>	<b>40.495.398</b>
Disinvestimenti in attività materiali	1	244.662	4.523.423
Disinvestimenti in attività immateriali	2	14.118	-
Disinvestimenti in partecipazioni		-	-
<b>Disinvestimenti</b>		<b>258.780</b>	<b>4.523.423</b>
<b>Flusso di cassa netto generato / (assorbito) da attività di investimento</b>		<b>(35.251.673)</b>	<b>16.408.451</b>
Emissione / (rimborsi) di prestiti obbligazionari		-	-
Erogazione / (Rimborso) di finanziamenti a medio-lungo termine		-	(13.297.468)
Erogazione / (Rimborso) di finanziamenti a breve termine		-	-
Rimborso delle passività finanziarie per beni in leasing	3	(3.720.338)	(2.169.441)
Variazione delle attività finanziarie	5	2.712.183	1.002.005
Variazioni delle passività finanziarie	14	(65.513)	(96.086)
Proventi finanziari		49.796	1.047.358
Interessi passivi		(1.760.191)	(1.858.539)
Altri oneri finanziari	30	(153.086)	(384.514)
Acquisto di azioni proprie		-	-
Dividendi distribuiti		-	-
Dividendi incassati	29	30.752	60.822
<b>Flusso di cassa netto generato / (assorbito) da attività finanziaria</b>		<b>(2.906.397)</b>	<b>(15.695.862)</b>

<b>Flusso di cassa netto di periodo</b>	<b>(28.592.591)</b>	<b>28.811.521</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di inizio esercizio	67.042.114	38.230.593
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di fine esercizio	38.449.524	67.042.114

## Note illustrative al Bilancio TPER S.p.A.

### 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 2021 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di TPER nella riunione del 27 maggio 2022, considerato che il Consiglio di Amministrazione di TPER del 29 marzo 2022, 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.

### Conformità agli IFRS

Il bilancio di esercizio di TPER per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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".

TPER, a seguito dell'emissione di un prestito obbligazionario quotato presso la Borsa di Dublino il 15 settembre 2017, adotta i principi contabili internazionali, IFRS, a partire dall'esercizio 2017, con data di transizione agli IFRS al 1° gennaio 2016.

### Presentazione del bilancio

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 note illustrative.

Le voci della situazione patrimoniale-finanziaria sono classificate in correnti e non correnti, quelle del conto economico sono classificate per natura.



Il prospetto dell'utile (perdita) complessivo indica il risultato economico integrato dei proventi e oneri che per espressa disposizione degli IFRS non sono rilevati a conto economico.

Il prospetto delle variazioni nelle voci del patrimonio netto presenta l'utile (perdita) complessivo dell'esercizio, le operazioni con gli azionisti e le altre variazioni del patrimonio netto.

Lo schema di rendiconto finanziario è predisposto secondo il "metodo indiretto", rettificando l'utile dell'esercizio delle altre componenti di natura non monetaria.

I principi contabili riflettono la piena operatività della Società nel prevedibile futuro e sono applicati nel presupposto della continuità aziendale, per maggiori dettagli circa la verifica del presupposto della continuità aziendale si rinvia all'apposito paragrafo delle presenti note illustrative.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "*Conceptual Framework for Financial Reporting*" e non si sono verificate criticità 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 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. Si segnala che rispetto a quanto già pubblicato nei bilanci al 31 dicembre 2020, ai fini di una migliore rappresentazione contabile, sono state effettuate talune riclassifiche.

## Principi contabili e criteri di valutazioni

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del bilancio consolidato, cui si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, joint venture e collegate, che vengono illustrate nel seguito.

### 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 partecipazioni (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.

### **Riduzione e ripristino di valore delle partecipazioni -impairment test**

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che il valore contabile di una o più delle partecipazioni (ad esclusione di quelle valutate al *fair value*) possa aver subito una perdita di valore, si procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile, come descritto nel seguito, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione, rilevata nel conto economico.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile della partecipazione (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, la partecipazione è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico.

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 nella situazione patrimoniale-finanziaria e a determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate.

### **Stime contabili e giudizi significativi**

La redazione dei conti annuali, in applicazione agli IFRS, richiede l'effettuazione di stime ed assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di riferimento. Nell'effettuare le stime di bilancio sono considerate le principali fonti di incertezze che potrebbero avere impatti sui processi valutativi. I risultati di consuntivo potrebbero differire da tali stime.

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 di TPER. Tali cambiamenti nelle assunzioni sono anch'essi riflessi in bilancio quando si realizzano.

Le stime sono state utilizzate nella valutazione dell'Impairment Test, per determinare alcuni ricavi di vendita, per i fondi per accantonamenti, i fondi svalutazione crediti e gli altri fondi svalutazione, gli ammortamenti, le valutazioni degli strumenti derivati, i benefici ai dipendenti e le imposte anticipate e differite.

### **Informativa settoriale**

Un settore operativo è definito dall'IFRS 8 come una componente di un'entità che:

- Intraprende attività imprenditoriali generatrici di ricavi e di costi (compresi i ricavi e i costi riguardanti operazioni con altre componenti della medesima entità)
- I cui risultati operativi sono rivisti periodicamente al più alto livello decisionale operativo dell'entità ai fini dell'adozione di decisioni in merito alle risorse da allocare al settore e della valutazione dei risultati
- Per la quale sono disponibili informazioni di bilancio separate.

Ai fini dell'IFRS 8 - Settori operativi, l'attività svolta dal Gruppo è identificabile in tre segmenti operativi. La struttura del Gruppo, infatti, identifica una visione strategica e unitaria del business e tale rappresentazione è coerente con le modalità con le quali management prende le proprie decisioni, alloca le risorse e definisce la strategia di comunicazione, rendendo diseconomiche, allo stato attuale dei fatti, ipotesi di spinta divisionale del business. Le tabelle che identificano i settori operativi sono riportate all'interno della presente nota integrativa nel paragrafo "Settori operativi".

### **Continuità aziendale**

In conformità a quanto previsto dal principio contabile IAS 1 ai sensi del paragrafo 25, TPER nella fase di preparazione della presente relazione annuale, ha effettuato una valutazione circa la capacità dell'entità 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 interrompere 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 anche delle circostanze legate al Covid-19 che hanno influenzato in maniera significativa i risultati dell'esercizio 2021.

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
- Altre azioni poste in essere dalle autorità nazionali e sovranazionali per contrastare la crisi sanitaria e fronteggiare le relative ricadute economiche e finanziarie
- La disponibilità di riserve di liquidità o di altre forme di accesso al credito che permetterebbero a TPER di affrontare un periodo caratterizzato dall'aumento del

costo del combustibile senza incorrere in situazioni tali da compromettere la continuità aziendale.

In tale contesto, al 31 dicembre 2021, TPER ha una Posizione Finanziaria Netta pari a -60,8, composta da liquidità per 38,4 milioni di euro e da debiti finanziari e passività per beni in leasing correnti per 33,5 milioni di euro, da rimborsare nel 2022, e debiti finanziari e passività per beni in leasing non correnti per 65,7 milioni di euro, avente una vita media residua superiore all'anno. TPER dispone inoltre di linee di credito per cassa immediatamente utilizzabili per 10 milioni di euro, con possibilità di incremento a richiesta. Infine il capitale circolante commerciale è ampiamente positivo.

Di conseguenza si può ritenere che TPER disponga delle risorse necessarie per far fronte

Si ricorda che è stata registrata nel 2021 una stima dei sostegni pubblici ai mancati ricavi sulla base delle norme definite a livello nazionale e regionale applicata mediante un approccio prudenziale. La Società prevede di contabilizzare un'ulteriore quota nel 2022 dei fondi pubblici stanziati nel 2020 e 2021 (la DGR 658 del 28/04/2022, ha infatti stanziato solo un primo acconto di 4,3 milioni di Euro sull'anno 2021).

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, del budget 2022 e del piano di cassa predisposto con un orizzonte temporale di 12 mesi fino a giugno 2023, gli Amministratori hanno considerato appropriato e corretto il presupposto della continuità aziendale dopo aver verificato la capacità di TPER di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro.

### **Principi contabili di recente emanazione**

Con riferimento alla descrizione dei principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel bilancio consolidato del Gruppo TPER.

### **Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

Lo scoppio del conflitto russo ucraino è arrivato in un momento storico nel quale la lotta alla pandemia da Covid19 non è ancora definitivamente terminata.

La crisi geopolitica ha di fatto comportato una forte volatilità dei mercati azionari e le sanzioni applicate dalla comunità internazionale nei confronti della Russia si sono inoltre tramutate in una ulteriore impennata dei costi di energia e di diverse materie prime, colpendo soprattutto famiglie e imprese.

Nelle prime due settimane di guerra, tutte le principali borse mondiali hanno registrato perdite a doppia cifra, tuttavia già a fine marzo quasi tutte le borse erano già tornate sui livelli pre conflitto. Allo stesso tempo si segnala un consistente aumento dell'inflazione che non si vedeva da anni. Conseguentemente alla crisi ucraina, il prezzo dell'energia e del gas ha subito un incremento considerevole sui principali mercati di riferimento.

Il caro-energia che sta impattando fortemente sulle attività imprenditoriali e industriali in ogni settore, colpisce in maniera significativa anche il trasporto pubblico. La voce "carburanti" è – insieme al costo del personale – quella che maggiormente caratterizza i bilanci delle imprese di trasporti. Ovviamente, l'azienda è impegnata non solo a garantire le forniture necessarie, ma anche a monitorare ogni impatto economico.

## Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale e finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2020. Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia al paragrafo “Altre informazioni” delle presenti note illustrative.

### 1. Attività materiali

Migliaia di euro 162.230 (142.422)

Le attività materiali al 31 dicembre 2021 presentano un valore netto pari a 162.230 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2020, pari a 142.422 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	31/12/2021			31/12/2020		
	costo	ammortamenti cumulati	valore netto	costo	ammortamenti cumulati	valore netto
Immobili	4.393	(1.425)	2.968	4.381	(1.347)	3.034
Immobili in corso	188	0	188	188	0	188
<b>IMMOBILI</b>			<b>3.156</b>			<b>3.222</b>
Materiale rotabile autobus/filobus	314.739	(228.233)	86.507	300.854	(228.213)	72.641
Materiale rotabile autobus/filobus in corso	6.834	0	6.834	1.679	0	1.679
Materiale rotabile ferroviario	80.205	(20.772)	59.433	77.866	(18.112)	59.754
Materiale rotabile ferroviario in corso	1.223	0	1.223	0	0	0
Materiale rotabile autoveicoli	3.226	(2.617)	610	2.678	(2.551)	127
<b>MATERIALE ROTABILE</b>			<b>154.606</b>			<b>134.202</b>
Infrastrutture	19.593	(18.366)	1.227	25.016	(23.990)	1.026
Infrastrutture in corso	1.809	0	1.809	2.611	0	2.611
<b>INFRASTRUTTURE</b>			<b>3.036</b>			<b>3.637</b>
Altre attività materiali	10.521	(9.089)	1.432	10.201	(8.840)	1.361
<b>ALTRE ATTIVITA' MATERIALI</b>			<b>1.432</b>			<b>1.361</b>
<b>Totale Attività materiali</b>	<b>442.730</b>	<b>(280.500)</b>	<b>162.230</b>	<b>425.475</b>	<b>(283.052)</b>	<b>142.422</b>

L'aumento del valore netto delle attività materiali rispetto al saldo al 31 dicembre 2020, pari a 19,8 milioni di euro, è analizzata nella seguente movimentazione.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2021					31/12/2021	
	valore netto	investimenti	ammortamenti	svalutazioni e riprese di valore	dismissioni	altre riclassificazioni o rettifiche	contributi su investimenti	valore netto
Immobili	3.034	12	(78)	0	0	0	0	2.968
Immobili IN CORSO	188	0	0	0	0	0	0	188
Materiale rotabile autobus/filobus	72.641	1.237	(10.555)	0	(149)	24.954	(1.621)	86.507

Materiale rotabile autobus/filobus IN CORSO	1.679	30.108	0	0	0	(24.954)	0	6.834
Materiale rotabile ferroviario	59.754	2.339	(2.660)	0	0	0	0	59.433
Materiale rotabile ferroviario IN CORSO	0	1.223	0	0	0	0	0	1.223
Materiale rotabile autoveicoli	127	163	(118)	0	0	437	0	610
Infrastrutture	1.026	1.061	(475)	0	(164)	380	(601)	1.227
Infrastrutture IN CORSO	2.611	257	0	0	0	(1.059)	0	1.809
Altre attività materiali	1.361	670	(406)	0	(21)	0	(173)	1.432
<b>Totale</b>	<b>142.422</b>	<b>37.070</b>	<b>(14.291)</b>	<b>0</b>	<b>(334)</b>	<b>(242)</b>	<b>(2.395)</b>	<b>162.230</b>

All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento.

La voce "immobili" include i fabbricati e i terreni di proprietà a Bologna, utilizzati per finalità strumentali all'esercizio dell'attività ed in particolare: gli uffici di via San Donato, di via Magenta e il terreno presso lo scalo ferroviario di Roveri.

Il "materiale rotabile autobus e filobus" viene utilizzato nell'ambito del contratto di TPL di Bologna e Ferrara, la sua vita utile è stimata sulla base del minore tra vita economica residua del bene e durata residua degli accordi di servizio; il valore da ammortizzare viene stimato sulla base della differenza tra il costo storico e il valore di subentro che presumibilmente verrà riconosciuto a TPER dall'eventuale futuro aggiudicatario di una nuova gara in applicazione dei criteri individuati dalla delibera ART n. 49 del 17/06/2015, facendo riferimento alla norma UNI 11282/2008. Si precisa che per la stima del valore di subentro la società ha incaricato un esperto indipendente. Gli incrementi dell'esercizio si riferiscono a 116 autobus di cui 91 nuovi e 25 usati immatricolati nel 2021.

Il valore netto del "materiale rotabile ferroviario" si incrementa di 2.339 migliaia di euro per un nuovo locomotore ed un nuovo loco-trattore e si decrementa 2.660 migliaia di euro per gli ammortamenti dell'anno.

La voce "Infrastrutture in corso" è composta da opere realizzate su beni di terzi, macchine elettroniche, emittitrici, validatrici, pannelli informativi elettronici a messaggio variabile e sistemi di informazione all'utenza.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2021 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

## 2. Attività immateriali

Migliaia di euro 401 (661)

Migliaia di euro	31/12/2021			31/12/2020		
	costo	ammortamenti cumulati	valore netto	costo	ammortamenti cumulati	valore netto
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita						
Diritti concessori						
Attività immateriali	7.228	(6.827)	401	7.367	(6.706)	661
<b>Totale Attività immateriali</b>	<b>7.228</b>	<b>(6.827)</b>	<b>401</b>	<b>7.367</b>	<b>(6.706)</b>	<b>661</b>

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 2021.

Migliaia di euro	31/12/2020						31/12/2021	
	valore netto	investimenti	ammortamenti	svlutazioni	dismissioni	contributi su investimenti	valore netto	
Attività immateriali	661	347	(593)	0	(14)	0	401	
<b>Totale</b>	<b>661</b>	<b>347</b>	<b>(593)</b>	<b>0</b>	<b>(14)</b>	<b>0</b>	<b>401</b>	

All'interno della tabella i valori delle dismissioni sono riportati al netto del fondo ammortamento. Nel corso dell'esercizio non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata delle attività immateriali.

### 3. Attività per diritti d'uso e passività per beni in leasing

#### Attività per diritti d'uso

Migliaia di euro 3.213 (4.667)

Il diritto di utilizzo beni in leasing si analizza come segue.

Migliaia di euro	TPL Bol e Fe	auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Totale
Saldo iniziale al 01.01.2021	1.609	152	2.906	4.667
Incrementi (decrementi)	80	(1)	97	176
Ammortamenti	(644)	(78)	(909)	(1.631)
	0	0	0	0
<b>Totale Attività immateriali</b>	<b>1.045</b>	<b>74</b>	<b>2.094</b>	<b>3.213</b>

Le attività per diritti d'uso pari a 3.213 migliaia di euro si riferiscono: per 1.045 migliaia di euro ai contratti relativi all'attività di gestione del Trasporto Pubblico Locale del Comune di Bologna e Ferrara; per 74 migliaia di euro all'affitto di auto aziendali; per 2.094 migliaia di euro si riferisce per 1.101 migliaia di euro al diritto d'uso relativo al contratto di affitto di ramo di 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 per 993 migliaia di euro al contratto di concessione in uso di beni funzionali al servizio di TPL del Comune di Ferrara.

Non sono stati identificati indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione del valore dei diritti d'uso.

## Passività per beni in leasing

Migliaia di euro 3.762 (7.306)

Le passività per beni in leasing pari a 3.762 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 si analizzano come segue.

Migliaia di euro	TPL Bol e Fe	auto aziendali	Canoni affitti rami d'azienda	Car sharing	Totale
Passività per beni in leasing	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

## 4. Partecipazioni

Migliaia di euro 57.429 (56.829)

La movimentazione delle partecipazioni è riportata nella tabella seguente.

	2020	Acquisizioni ed apporti di capitale	Rilasci e (svalutazioni)	Rimborsi di capitale	Variazioni con il metodo PN	Altre riclassifiche e rettifiche	2021
Partecipazioni	56.829	600	0	0	0	0	57.429
Totale movimentazioni partecipazioni	56.829	600	0	0	0	0	57.429

Migliaia di euro	2019	variazioni dell'esercizio					2020
		acquisizioni e apporti di capitale	Rilasci e (svalutazioni)	Rimborsi di capitale	valutazioni e con il metodo PN	altre riclassifiche e rettifiche	
Partecipazioni	54.689	3.000	(860)	-	-	-	56.829
<b>Totale Movimentazione partecipazioni</b>	54.689	3.000	(860)	-	-	-	56.829

Al 31 dicembre 2021 TPER detiene partecipazioni dirette in 12 società, di cui 7 controllate, 3 collegate e 2 partecipazioni in altre imprese, di seguito si riporta il dettaglio delle stesse, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, con evidenza del costo originario e delle rivalutazioni e svalutazioni cumulate a fine esercizio.

Le Partecipazioni sono così dettagliate:

Migliaia di euro	31/12/2021				31/12/2020			
	% di possesso	costo	Rivalutazioni (svalutazioni)	valore finale	% di possesso	costo	Rivalutazioni (svalutazioni)	valore finale
<b>Società controllate</b>								



TPF S.c.r.l.	97%	10	0	10	97%	10	0	10
SST S.r.l.	51%	94	0	94	51%	94	0	94
TPB S.c.r.l.	85%	9	0	9	85%	9	0	9
OMNIBUS S.c.r.l.	51%	39	0	39	51%	39	0	39
DINAZZANO PO S.p.A.	95%	36.905	0	36.905	95%	36.905	0	36.905
MA.FER S.r.l.	100%	3.100	0	3.100	100%	3.100	0	3.100
HERM S.r.l.	95%	10.621	-2.400	8.221	95%	10.621	-2.400	8.221
<b>Società collegate</b>								
CTI S.c.r.l. in liquidazione	26%	3	0	3	26%	3	0	3
Marconi Express S.p.A.	25%	2.600	-860	1.740	25%	2.000	-860	1.140
Trenitalia Tper S.c.r.l.	30%	3.300	0	3.300	30%	3.300	0	3.300
SETA S.p.A.	7%	673	0	673	7%	673	0	673
<b>Partecipazioni in altre imprese</b>								
START ROMAGNA S.p.A.	14%	4.036	-700	3.336	14%	4.036	-700	3.336
<b>Totale Partecipazioni</b>		<b>61.389</b>	<b>-3.960</b>	<b>57.429</b>		<b>60.789</b>	<b>-3.960</b>	<b>56.829</b>

Le variazioni intervenute nell'anno sono interamente riferibili alla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della partecipata Marconi Express S.p.A. del giugno 2021.

La recuperabilità del valore della partecipazione detenuta da TPER in Marconi Express S.p.A. è stata oggetto di test di impairment ad esito del quale non sono emerse ulteriori perdite di valore rispetto a quelle già rilevate nel corso del precedente esercizio.

Di seguito le informazioni inerenti alle società partecipate, i cui dati si riferiscono all'ultimo Bilancio disponibile (in migliaia di euro).

<i>Migliaia di euro</i>	Sede	% di possesso	Patrimonio Netto al 31/12/2021	Utile (perdita) d'esercizio
<u>Società controllate</u>				
TPF S.c.r.l.	Ferrara	97,0%	12,7	0
SST S.r.l.	Ferrara	51,0%	1.724,2	490
TPB S.c.r.l.	Bologna	85,0%	19,0	0
OMNIBUS S.c.r.l.	Bologna	51,0%	107,1	0
DINAZZANO PO S.p.A.	Reggio Emilia	95,3%	40.702,2	527
MA.FER S.r.l.	Bologna	100,0%	9.589,8	972
HERM S.r.l.	Bologna	95,0%	8.440,9	1
<u>Società collegate</u>				
CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI S.c.r.l. in liquidazione	Bologna	26,0%	13,8	0
Marconi Express S.p.A.	Bologna	25,0%	13.075,5	-3.116
Trenitalia Tper S.c.r.l.	Bologna	30,0%	12.445,9	3.794
SETA S.p.A.	Modena	6,7%	17.948,9	32
<u>Partecipazioni in altre imprese</u>				
START ROMAGNA S.p.A.	Rimini	13,9%	30.303,4	98

## 5. Attività finanziarie

Quota non corrente Migliaia di euro 34.778 (42.256)

Quota corrente Migliaia di euro 7.607 (7.645)

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.

<i>Migliaia di euro</i>	31/12/2021			31/12/2020		
	valore di bilancio	quota corrente	quota non corrente	valore di bilancio	quota corrente	quota non corrente
<b>Attività finanziarie per contributi</b>	<b>5.892</b>	<b>5.892</b>		<b>6.502</b>	<b>6.502</b>	
Regione Emilia Romagna	2.633	2.633		3.157	3.157	
Comune di Bologna	-	-		542	542	
Ministero dei Trasporti	-	-		2.490	2.490	
Comune di San Lazzaro	262	262		313	313	
Alri	2.997	2.997		-	-	
<b>Altre attività finanziarie</b>	<b>36.492</b>	<b>1.714</b>	<b>34.778</b>	<b>43.399</b>	<b>1.143</b>	<b>42.256</b>
Finanziamento controllata MA.FER S.p.A.	-	-	-	7.000	-	7.000
Finanziamento partecipata Marconi Express S.p.A.	9.667	1.714	7.953	9.161	1.143	8.018
Credito Vs. controllata Omnibus per noleggio flotta car sharing	390	-	390	2.534	-	2.534
Crediti per investimenti progetto Crealis	28.152	-	28.152	27.121	-	27.121
Fondo svalutazione attività finanziarie	1.717	-	1.717	2.417	-	2.417
<b>Totale Migliaia di euro</b>	<b>42.385</b>	<b>7.607</b>	<b>34.778</b>	<b>49.901</b>	<b>7.645</b>	<b>42.256</b>

Il credito verso la Regione Emilia-Romagna, pari a 2.633 migliaia di euro, è riferibile a contributi da incassare per 88.6 migliaia di euro sul sistema di bigliettazione elettronica regionale Stimer, per 937 migliaia di euro all'acquisto bus, per 200 migliaia di euro al prolungamento filovia 14 e per 1.407 migliaia di euro per installazione dei sistemi di Intelligent Transport System (ITS) a bordo dei bus ed alle fermate del Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Il credito verso il Comune di San Lazzaro, pari a 262 migliaia di euro, è riferibile ai contributi per la realizzazione del sistema di trasporto TPGV Crealis.

Nel corso del 2021 si è estinto il finanziamento alla controllata MA.FER, pari a 7.000 migliaia di euro.

Il finanziamento alla partecipata Marconi Express S.p.A., pari a 9.667 migliaia di euro, 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 stazione ferroviaria e aeroporto di Bologna.

Il credito per investimenti progetto Crealis rappresenta il credito di TPER verso il nuovo gestore che subentrerà a TPB al termine dell'attuale contratto di servizio (a partire dall'assegnazione della prossima gara per il servizio di trasporto pubblico, prevista per il 1 settembre 2024). In particolare, a seguito dell'entrata in esercizio del servizio TPGV – Crealis a far data dal 1° luglio 2020 e della definizione del nuovo quadro contrattuale tra TPER, SRM, Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena, TPER in applicazione dell'IFRIC 12 rileva un'attività finanziaria in quanto a fronte dei servizi di costruzione resi ha diritto a ricevere un canone che sarà corrisposto dal nuovo gestore del TPL che è stato quantificato in modo da remunerare TPER dei costi sostenuti per l'investimento, delle future attività di manutenzione tenuto conto anche di una congrua remunerazione del capitale investito.

In relazione al fondo svalutazione attività finanziarie, valutato in conformità all'IFRS 9, si riporta nel seguito la sua movimentazione.

<i>Migliaia di euro</i>	31/12/2020	utilizzi/rilasci	accantonamenti	31/12/2021
SU attività finanziarie	2.417	(700)		1.717
<b>Totale fondo svalutazione crediti</b>	<b>2.417</b>	<b>(700)</b>	<b>0</b>	<b>1.717</b>

## 6. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate 0 (5.102)

<i>Migliaia di euro</i>	31/12/2021	31/12/2020
Attività per imposte anticipate IRES	0	5.192
Attività per imposte anticipate IRAP	0	323
<b>Attività per imposte anticipate compensabili</b>	<b>0</b>	<b>5.516</b>
Passività per imposte differite IRES	0	(356)
Passività per imposte differite IRAP	0	(58)
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>0</b>	<b>(414)</b>
<b>Attività (Passività) per imposte differite nette</b>	<b>0</b>	<b>5.102</b>

Nell'esercizio 2021 sono state integralmente rilasciate le attività per imposte anticipate rilevate a fronte di differenze temporanee e/o perdite fiscali negli esercizi precedenti per l'ammontare di 5,5 milioni di euro.

A seguito degli impatti derivanti dall'emergenza Covid-19 e dall'aumento del costo del carburante, che hanno modificato in maniera significativa gli scenari di breve periodo, i presupposti per i quali le imposte differite attive erano state precedentemente rilevate sono venuti meno in quanto sulla base delle previsioni economiche future disponibili non si ritiene probabile che gli imponibili futuri siano in grado di riassorbire in un ragionevole orizzonte temporale tali differenze temporanee e/o le perdite fiscali.

<i>Migliaia di euro</i>	31/12/2020	variazioni dell'esercizio	31/12/2021
	20		21

	saldo iniziale	Accanto rilasce / namenti (utilizzi)	Accantonamenti (rilasce) in OCI	altre riclassific he o rettifiche	saldo finale
Differenze tra valore fiscale e valore contabile di rettifiche da FTA	(414)	414			(0)
Altre differenze temporanee	0				0
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>(414)</b>	<b>0</b>	<b>414</b>	<b>0</b>	<b>(0)</b>
Accantonamenti a Fondi non dedotti	5.247	0	(4.957)	(290)	0
Altre differenze temporanee	268	0	(268)	0	0
<b>Attività per imposte anticipate compensabili</b>	<b>5.516</b>	<b>0</b>	<b>(5.226)</b>	<b>(290)</b>	<b>(0)</b>
<b>Attività (Passività) per imposte differite nette</b>	<b>5.102</b>	<b>0</b>	<b>(4.812)</b>	<b>(290)</b>	<b>(0)</b>

## 7. Attività commerciali

Migliaia di euro 84.961 (73.372)

Al 31 dicembre 2021 le attività commerciali comprendono:

- Le rimanenze, pari a 12.313 migliaia di euro (11.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), costituite da scorte di carburanti e lubrificanti e da ricambi per la manutenzione del materiale rotabile

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
<b>Rimanenze</b>		
Costo	17.000	15.551
Fondo svalutazione magazzino	(4.687)	(3.664)
<b>Totale</b>	<b>12.313</b>	<b>11.887</b>

Il fondo svalutazione magazzino, che si incrementa nel 2021 di 1.023 migliaia di euro, è stato rilevato per tener conto del valore di realizzo dei motori ed altri sottosistemi complessi usati e revisionati oltre delle parti a lenta rotazione o pezzi di ricambio riferibili ai veicoli per i quali si presuppone la dismissione dal servizio e in coerenza con i fabbisogni manutentivi.

- I crediti commerciali, pari a 72.649 migliaia di euro (61.485 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso:		
Società controllate	39.449	37.071
Società collegate	25.636	14.796
Enti proprietari	939	2.458
Altri per servizi diversi	12.548	12.562
Totale crediti commerciali (lordo)	78.571	66.887
Fondo svalutazione crediti	-5.923	-5.403
<b>Totale crediti commerciali</b>	<b>72.649</b>	<b>61.485</b>

I crediti commerciali verso società controllate, pari a 39.449 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) e per i service amministrativi, distacco personale e locazione ramo d'azienda (verso MA.FER e Dinazzano Po).

I crediti commerciali verso società collegate, pari a 25.636 migliaia di euro, sono riferibili al credito verso Trenitalia Tper e Marconi Express, oltre che verso Seta S.p.A. e Consorzio Trasporti Integrati S.c.r.l.

La voce "Altri crediti per servizi diversi" pari a 12.548 migliaia di euro, è attribuibile ai crediti per vendita titoli di viaggio e sosta (2.230), crediti verso clienti italiani (10.318) anche per le penali addebitate ai costruttori del materiale rotabile, per i servizi di riparazione e manutenzione dei mezzi di terzi, per i servizi accessori alla mobilità, per gli affitti attivi e la vendita di spazi pubblicitari.

Per i movimenti del fondo svalutazione crediti relativo ai crediti commerciali si riporta la seguente tabella.

<i>Migliaia di euro</i>	<i>31/12/2020</i>	<i>utilizzi/rilasci</i>	<i>accantonamenti</i>	<i>31/12/2021</i>
Su crediti commerciali	5.403	(10)	530	5.923
<b>Totale fondo svalutazione crediti</b>	<b>5.403</b>	<b>(10)</b>	<b>530</b>	<b>5.923</b>

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

Si segnala, con riferimento all'IFRS 9, che la stima del rischio di esigibilità dei crediti è stata effettuata, come in esercizi precedenti, tenendo conto del rischio generico di inesigibilità dei crediti non scaduti alla data di riferimento, desumibile dalla esperienza storica.

## 8. Disponibilità liquide

Migliaia di euro 38.450 (67.042)

La voce include:

- I depositi bancari, pari a 21.262 migliaia di euro (66.448 migliaia di euro al 31 dicembre 2020)
- I conti correnti postali, pari a 16.767 migliaia di euro (85 migliaia di euro al 31 dicembre 2020)
- Le casse aziendali, pari a 27 migliaia di euro (20 migliaia di euro al 31 dicembre 2020)
- Emettitori e sanzioni, pari a 394 migliaia di euro (489 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Per un maggior dettaglio dei fenomeni che hanno generato l'incremento della voce nel corso dell'esercizio 2021, si rinvia al rendiconto finanziario.

## 9. Attività per imposte correnti

Attività per imposte correnti Migliaia di euro 4.633 (3.718)

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività per imposte correnti a inizio e fine esercizio, in relazione all'eccedenza degli acconti sul debito dell'esercizio.

<i>Migliaia di euro</i>	<b>Attività per imposte sul reddito correnti</b>	
	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>
IRES	4.055	3.188
IRAP	578	531
	<b>4.633</b>	<b>3.718</b>

## 10. Altre attività

Quota corrente Migliaia di euro 17.362 (8.848)

Ammontano complessivamente a 17.362 migliaia di euro e possono essere così analizzate:

<i>Migliaia di euro</i>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>
Crediti per ristori	13.334	5.676
Crediti verso Ferrovie Emilia Romagna	220	1.645
Risconti attivi	442	66
Altri crediti	8.108	6.209
<i>Totale</i>	22.105	13.596
Fondo svalutazione crediti	(4.742)	(4.747)
<b>Totale altre attività</b>	<b>17.362</b>	<b>8.848</b>

I crediti per ristori pari a 13.334 migliaia di euro si riferiscono all'importo rilevato tra i ricavi e non ancora incassato in relazione alle misure compensative, introdotte dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto Decreto Rilancio), dalla L. 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto Decreto Agosto), dalla L. 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto Decreto Ristori Bis) e dal DL 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto Decreto Sostegni).

La voce Altri crediti include il credito verso Atc S.p.A., pari a 3,6 milioni di euro riferibile ai conguagli dell'operazione di fusione straordinaria del 2012 ed alla rilevazione contabile del credito IRES da IRAP riferibile agli anni pregressi. Per tale credito è stato ritenuto opportuno rilevare un adeguato fondo svalutazione in quanto, malgrado il riconoscimento del debito e la piena disponibilità ad estinguerlo, Atc ha in corso un contenzioso tributario che potrebbe compromettere – in caso di soccombenza di Atc – le capacità finanziarie della stessa.

La movimentazione del fondo svalutazione crediti delle altre attività è la seguente.

<i>Migliaia di euro</i>	<b>31/12/2020</b>	<b>utilizzi/rilasci</b>	<b>accantonamenti</b>	<b>31/12/2021</b>
Su Altre attività	4.747	(22)	17	4.742
<b>Totale fondo svalutazione crediti</b>	<b>4.747</b>	<b>(22)</b>	<b>17</b>	<b>4.742</b>

## 11. Patrimonio netto

Migliaia di euro 158.267 (153.818)

	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Capitale emesso	68.493	68.493
Riserve	63.115	59.934
Utili/perdite portate a nuovo	23.129	23.129
Utile/perdita attuariale	(1.589)	(919)
Utile/ perdita esercizio	5.119	3.181
<b>Totale</b>	<b>158.267</b>	<b>153.818</b>

Il capitale sociale di TPER al 31 dicembre 2021, 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 2021.

Al 31 dicembre 2021:

- Le azioni in circolazione sono pari a n. 68.492.702 (n. 68.492.702 al 31 dicembre 2020)
- Le azioni proprie sono pari a n. 111.480 (n. 111.480 al 31 dicembre 2020).

Il patrimonio netto si incrementa di 4.449 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 pari al risultato economico complessivo; per effetto dell'utile dell'esercizio, pari a 5.119 migliaia di euro, e della variazione negativa delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 670 migliaia di euro.

Nel seguito si riporta il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto al 31 dicembre 2021 con indicazione della relativa possibilità di utilizzazione e l'evidenza della quota disponibile.

	31/12/2021	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
<b>MIGLIAIA DI EURO</b>					
Capitale emesso	68.493				
Riserva legale	5.169	B	5.169		
Riserva straordinaria	23.631	A , B , C	23.631		
Riserva da utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(1.589)		- 1.589		
Altre riserve	34.316	A , B , C	34.316		
Utili portati a nuovo	23.129	A , B , C	23.129		
<b>Riserve e utili portati a nuovo</b>	<b>153.148</b>		<b>84.655</b>		
Azioni proprie	- 189				
<b>Totale</b>	<b>152.960</b>				
di cui:					
Quota non distribuibile -	73.473				
Quota distribuibile	79.486				

* Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci
D: per altri vincoli statutari/assembleari

## 12. Passività commerciali

Quota non corrente migliaia di euro 1.173 (0).

Quota corrente migliaia di euro 54.734 (61.406).

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31 dicembre 2021	Quota corrente	Quota non corrente	31 dicembre 2020	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso fornitori	44.382	43.209	1.173	42.656	42.656	0
Debiti commerciali vs imprese controllate	5.942	5.942	0	12.752	12.752	0
Debiti commerciali verso imprese collegate	5.413	5.413	0	3.240	3.240	0
Debiti commerciali vs soci	0	0	0	399	399	0
Altri debiti commerciali	169	169	0	2.359	2.359	0
<b>Totale Passività commerciali</b>	<b>55.907</b>	<b>54.734</b>	<b>1.173</b>	<b>61.406</b>	<b>61.406</b>	<b>0</b>

I debiti verso fornitori registrano una variazione in aumento di 1.726 migliaia di euro dovuti principalmente all'avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile.

I debiti commerciali verso imprese controllate subiscono una diminuzione di 6,8 milioni di euro, riferibili sostanzialmente ai minori debiti verso la società controllata MA.FER. Al termine dell'esercizio 2020, infatti, è stato sottoscritto l'accordo tra TPER e MA.FER in seguito al quale TPER ha riconosciuto un indennizzo a MA.FER di importo pari a 7,4 milioni di Euro, a fronte del venir meno in capo a se stessa del rischio legato al magazzino ricambi ferroviari (tale accordo prevede la permanenza della proprietà del magazzino ricambi ferroviari in capo a MA.FER anche dopo il termine del contratto di manutenzione MA.FER dei treni TPER).

La diminuzione degli altri debiti commerciali, pari a 2,1 milioni di Euro, è riferibile al debito verso utenti che la società aveva al termine del 2020 a seguito della possibilità riconosciuta agli utenti del trasporto pubblico, coerentemente a delibera della Regione Emilia Romagna, di richiedere il rimborso per il mancato utilizzo del proprio abbonamento (annuale o mensile) durante il periodo di lockdown dell'anno 2020.



### 13. Fondi per accantonamenti

Quota corrente Migliaia di euro 7.931 (4.906)

Quota non corrente Migliaia di euro 38.411 (41.207)

	31 dicembre 2021	Quota corrente	Quota non corrente	31 dicembre 2020	Quota corrente	Quota non corrente
Fondi per benefici ai dipendenti	16.158	1.299	14.859	18.045	1.986	16.058
Altri fondi	30.184	6.633	23.552	28.069	2.920	25.149
<b>Totale Fondi per accantonamenti</b>	<b>46.342</b>	<b>7.931</b>	<b>38.411</b>	<b>46.113</b>	<b>4.906</b>	<b>41.207</b>

#### Fondi per benefici per dipendenti

Al 31 dicembre 2021 il fondo benefici ai dipendenti, pari a 16.158 migliaia di euro, si riferisce interamente al trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente disciplinato dall'articolo 2120 del codice civile, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

Per effetto delle modifiche legislative introdotte a partire dal 1° gennaio 2007, per imprese con più di 50 dipendenti, il trattamento di fine rapporto maturando è classificato come un piano a contributi definiti in quanto l'obbligazione dell'impresa è rappresentata esclusivamente dal versamento dei contributi ai fondi pensione o all'INPS.

La passività relativa al trattamento di fine rapporto antecedente al 1° gennaio 2007, invece, rappresenta un piano a benefici definiti da valutare secondo tecniche attuariali.

I piani a benefici definiti sono calcolati stimando, con tecniche attuariali, l'ammontare del futuro beneficio che i dipendenti hanno maturato nel periodo corrente ed in esercizi precedenti. Il calcolo è effettuato da un esperto indipendente che utilizza il *Projected Unit Credit Method*.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2021 riferito al maturato ante 2007.

<i>Ipotesi attuariali</i>	31/12/2021	31/12/2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,44%	-0,02%
Tasso annuo di inflazione	1,75%	0,80%
<b>Tasso annuo incremento TFR</b>	<b>2,81%</b>	<b>2,40%</b>
Frequenza anticipazioni	2%	2%
<b>Tasso annuo di turnover</b>	<b>1,50%</b>	<b>1,50%</b>

In particolare, occorre notare come:

- Il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con duration 7-10 rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è

scelto il rendimento avente durata comparabile alla duration del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione

- Il tasso annuo di incremento del TFR come previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali.

Si riportano di seguito le basi tecniche demografiche utilizzate.

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	1.299
2	728
3	1.111
4	1.171
5	1.072

Relativamente al TFR, nell'esercizio sono intervenute le seguenti variazioni:

migliaia di euro	
saldo iniziale	<b>18.045</b>
Interest cost	(3)
Benefici pagati	(1.832)
Trasferiti	(431)
(utili) perdite attuariali	379
<b>saldo finale</b>	<b>16.158</b>

L'ammontare del Fondo TFR calcolato secondo le previsioni dell'art. 2120 del Codice Civile è pari a 13.954 migliaia di euro.

La perdita attuariale del periodo, pari a 379 migliaia di euro, è stata rilevata nelle altre componenti del Conto economico complessivo adeguando il saldo del Trattamento di Fine Rapporto con contropartita un'apposita riserva di Patrimonio netto ed è composta come di seguito specificato.

Migliaia di Euro	
(utili) perdite dovute alla variazione delle ipotesi finanziarie	220
(utili) perdite dovute alla variazione delle ipotesi demografiche	159
<b>Totale</b>	<b>379</b>

## Altri Fondi

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio degli altri fondi e delle relative movimentazioni del 2021.

Migliaia di euro	31/12/2020	variazioni dell'esercizio	31/12/2021
	20		21

	saldo iniziale	Accantonamenti	Oneri finanziari	Decrementi per utilizzi	Decrementi per rilasci	Accantonamenti (rilasci) in OCI	altre riclassifiche o rettifiche	saldo finale
Fondo franchigie assicurative	1.449	1.914	0	(573)	0	0	0	2.790
Fondo cause di lavoro in corso	13.938	1.366	0	(153)	(430)	0	(8)	14.713
Fondo contenzioso Agenzia delle Entrate Cuneo fiscale	5.620	0	0	0	0	0	0	5.620
Fondo rischi contratto oneroso Marconi Express	6.880	0	0	0	0	0	0	6.880
Altri fondi	182	0	0	0	0	0	0	182
<b>Totale Movimentazione Fondi per accantonamenti</b>	<b>28.069</b>	<b>3.280</b>	<b>0</b>	<b>(726)</b>	<b>(430)</b>	<b>0</b>	<b>(8)</b>	<b>30.184</b>

Il Fondo franchigie assicurative, pari a 2.790 migliaia di euro, rappresenta la passività probabile per le franchigie a carico di TPER ancora da pagare sui sinistri automobilistici occorsi durante l'anno 2021 e negli anni precedenti, come da report ricevuti dalle compagnie assicuratrici. L'aumento è da inquadrare nella maggiore sinistrosità dell'anno 2021 rispetto all'anno precedente (come noto caratterizzato anche da periodi di lockdown).

Il fondo cause di lavoro pari a 14.713 migliaia di euro, nell'anno è stato incrementato per 1,3 milioni a seguito dell'aggiornamento delle situazioni di rischio al 31 dicembre 2021.

Il "Fondo rischi contenziosi fiscali", pari a 5.620 migliaia di euro, è costituito sul coinvolgimento di TPER – quale soggetto legalmente solidale – in merito a contenziosi fiscali su materie anteriori alla propria costituzione.

Il "Fondo contratto oneroso MARCONI EXPRESS, pari a 6.880 migliaia di euro, è stato istituito nel 2020 a copertura dei futuri oneri derivanti dalla gestione del servizio denominato People Mover. Tale accantonamento si è reso necessario a seguito dell'impatto della pandemia sui flussi di cassa del contratto, in particolar modo nei primi anni del medesimo.

#### 14. Passività finanziarie

Quota non corrente Migliaia di euro 63.789 (95.291)

Quota corrente Migliaia di euro 31.667 (0)

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza della composizione del saldo di bilancio, del corrispondente valore nominale della passività e della relativa esigibilità (quota corrente e quota non corrente).

	valore nominale	2021 - valore di bilancio	quota corrente	quota non corrente	valore nominale	2020 - valore di bilancio	quota corrente	quota non corrente
Prestiti obbligazionari	95.000	95.108	31.667	63.441	95.000	94.878	0	94.878
Derivati	0	0	0	0	31	31	0	31
Altre passività finanziarie	347	347	0	347	382	382	0	382
<b>Totale Altre passività</b>	<b>95.347</b>	<b>95.455</b>	<b>31.667</b>	<b>63.789</b>	<b>95.413</b>	<b>95.291</b>	<b>0</b>	<b>95.291</b>

In data 15 settembre 2017 TPER ha perfezionato l'emissione di un prestito obbligazionario *unsecured* per un ammontare di 95 milioni di euro, quotato alla Borsa di Dublino (Irish Stock Exchange), prima piazza mondiale per il mercato regolamentato di bond governativi e corporate.

Le obbligazioni TPER non convertibili, con scadenza 7 anni e rimborso amortizing a partire dal quinto anno, presentano una cedola a tasso fisso annuo dell'1,85%, e sono state interamente collocate presso investitori istituzionali.

L'emissione obbligazionaria prevede covenants di natura finanziaria, il rispetto dei quali è monitorato dalla Società. Si specifica che nel 2021 i covenants sono stati rispettati e che a settembre 2022 è previsto rimborso della prima quota del Bond.

## 15 Altre passività

Quota non corrente Migliaia di euro 22.934 (21.712)

Quota corrente Migliaia di euro 28.396 (26.915)

La tabella seguente dettaglia la composizione della voce.

Migliaia di euro	31 dicembre 2020	Quota corrente	Quota non corrente	31 dicembre 2021	Quota corrente	Quota non corrente
Debiti verso soci	515	0	515	515	0	515
Debiti verso imprese controllate	95	95	0	190	190	0
Debiti verso imprese collegate	29	29	0	25	25	0
Debiti vs istituti di previdenza e sic. Sociale	1.837	1.837	0	1.755	1.755	0
Debiti tributari	330	330	0	337	337	0
Debiti verso personale dipendente	12.329	12.329	0	12.533	12.533	0
Debiti verso agenzia mobilità SRM	21.663	0	21.663	20.345	0	20.345
Altri debiti	14.532	13.776	756	12.927	12.074	853
<b>Totale Altre passività</b>	<b>51.330</b>	<b>28.396</b>	<b>22.934</b>	<b>48.627</b>	<b>26.915</b>	<b>21.712</b>

I debiti verso soci, pari a 515 migliaia di euro, riportano la quota di contributi previsti dalla L.204/1995 ricevuti e non ancora utilizzati.

La voce "debiti verso personale dipendente", pari a 12.329 migliaia di euro, si riferisce a retribuzioni maturate ancora da erogare e ferie maturate e non ancora godute.

L'ammontare dei debiti verso Agenzia mobilità SRM Società Reti e Mobilità S.p.A. , pari a 21.663 migliaia di euro, si riferisce essenzialmente al saldo dovuto alla data di riferimento in relazione al contratto d'affitto di ramo d'azienda sottoscritto il 4 marzo 2011 tra l'Agenzia mobilità SRM e la società TPB contestualmente alla sottoscrizione dell'accordo di servizio per la gestione del trasporto pubblico su strada locale nell'area di Bologna.

Tra le voci più significative degli "Altri debiti", pari a 14,5 milioni di euro si segnalano 11,8 milioni di euro per risconti su ricavi di bigliettazione di competenza dei prossimi esercizi.

## Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico.

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 149.721 (142.172)

I ricavi da servizi da linea TPL sono pari a 149.721 migliaia di euro e presentano un aumento di 7.548 migliaia di euro (+ 5,31 %) rispetto al 2020 (142.172 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Titoli di viaggio	50.328	46.505	3.823
Integrazione corrispettivi	84.518	82.037	2.481
Contributi CCNL	10.509	10.509	0
Sanzioni	2.930	3.096	-166
Altri ricavi	1.436	26	1.410
<b>Totale</b>	<b>149.721</b>	<b>142.172</b>	<b>7.548</b>

### 17. Ricavi per servizi di linea ferroviaria

Migliaia di euro 6.144 (6.418)

I ricavi per servizi di linea ferroviaria sono pari a 6.144 migliaia di euro e si decrementano di 274 migliaia di euro (- 4,27 %) rispetto al 2020 (6.418 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Ricavi servizi ferroviari	6144	6.418	-274
<b>Totale</b>	<b>6.144</b>	<b>6.418</b>	<b>-274</b>

### 18. Ricavi per parcheggi e car sharing

Migliaia di euro 11.207 (12.427)

I ricavi per parcheggi e car sharing sono pari a 11.207 migliaia di euro e si decrementano di 1,2 milioni di euro (- 9,82 %) rispetto al 2020 (12.427 migliaia di euro).

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Parcheggi	9.633	10.805	-1.172
Accesso al centro storico	1.229	1.332	-103
Car sharing	345	290	55
<b>Totale</b>	<b>11.207</b>	<b>12.427</b>	<b>-1.219</b>

La riduzione dei ricavi, già presente nell'anno precedente, è da riferire all'emergenza Covid-19 ed alla cessione, in data 1° novembre 2021, del ramo di azienda sosta, a seguito dell'aggiudicazione da parte di altre società del relativo contratto di servizio.

Si evidenzia che, a fronte di minori ricavi per la gestione della sosta si registrano corrispondenti minori costi per il canone al concedente.

## 19. Altri ricavi e proventi

Migliaia di euro 46.780 (41.363)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Manutenzioni mezzi e prestazioni rese a terzi	7.909	7.100	809
Rimborsi assicurativi e diversi	4.823	5.101	-278
Penali	272	806	-534
Altri proventi	33.777	28.356	5.420
Totale	46.780	41.363	5.418

La voce altri proventi include:

- Le misure compensative introdotte dalla L. 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto “Decreto Rilancio”), dalla L. 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto “Decreto Agosto”) e dalla L. 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto “Decreto Ristori Bis”), a parziale compensazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento delle diffusione del virus COVID-19, pari a 18.846 migliaia di euro nel 2021 (dei quali solo 4,3 milioni riferiti allo stesso anno, come da DGR 658 del 28 aprile 2022 che ha previsto solo un primo acconto sull’anno 2021) e 13.812 migliaia di euro nel 2020. L’importo così determinato è al momento la migliore stima effettuabile sulla base delle norme definite a livello nazionale e regionale, applicate sulla base di un approccio prudenziale
- Il canone per l’affitto d’azienda alla società controllata MA.FER s.r.l. per 1.650 migliaia di euro
- Il rimborso delle accise sul carburante per 934 migliaia di euro
- Provvigioni per 660 migliaia di euro sostanzialmente riferibili alle società controllate Omnibus S.c.r.l. (per 529 migliaia di euro) ed SST s.r.l. (per 68 migliaia di euro)
- Il compenso per la gestione del servizio denominato People Mover per 2.842 migliaia di euro
- Il compenso per servizi di noleggio bus per 7.850 migliaia di euro (sostanzialmente riferibile alla società collegata Trenitalia Tper s.c.r.l.).

## 20. Costo per il personale

Migliaia di euro 89.159 (93.720)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Salari e stipendi	70.416	68.646	1.770
Oneri sociali	13.708	19.950	-6.241
Accantonamento ai fondi di Previdenza	4.349	4.466	-116
Altri costi del personale	686	659	27
<b>Totale</b>	<b>89.159</b>	<b>93.720</b>	<b>-4.560</b>

Il notevole decremento del costo per oneri sociali è riferibile alle somme riconosciute a TPER quale rimborso degli oneri sostenuti a titolo di integrazione delle indennità di malattia per gli anni dal 2014 al 2018. L'aumento del costo di salari e stipendi è riconducibile ai contratti aziendali e nazionali in via di definizione, per i quali si è provveduto ad opportuno stanziamento.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico al 31 dicembre 2021 (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale).

Dipendenti al 31/12	2021	2020	VARIAZIONE
Dirigenti	11	12	-1
Quadri	43	48	-5
Impiegati	225	261	-36
Operai	1.489	1.590	-101
Apprendisti	262	268	-6
Collaboratori	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>2.030</b>	<b>2.179</b>	<b>-149</b>

## 21. Costi per servizi

Migliaia di euro 56.416 (49.761)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Servizi di trasporto	10.061	7.823	2.238
Manutenzioni	13.509	13.056	453
Pulizie	8.024	6.894	1.130
Assicurazioni	6.487	4.431	2.056
Energia elettrica	1.284	1.524	-240
Servizi mensa	1.526	1.475	51
Altre utenze	1.603	1.630	-27
Consulenze	1.334	1.460	-126
Altri costi per servizi	12.586	11.467	1.119
<b>Totale</b>	<b>56.416</b>	<b>49.761</b>	<b>6.654</b>

I costi per servizi evidenziano un incremento netto rispetto all'esercizio 2020 di 6.654 migliaia di euro per quanto di seguito descritto:



- Maggiori costi per servizi di trasporto per 2.238 migliaia di euro, relativi ai servizi subaffidati ed ai servizi sostitutivi per il trasporto ferroviario (che generano conseguentemente un incremento dei corrispondenti ricavi per noleggi)
- Maggiori costi per servizi di manutenzione per 453 migliaia di euro
- Maggiori costi per servizi di pulizia per 1.130 migliaia di euro (dovuti anche alle sanificazioni necessarie a seguito della pandemia Covid-19 in corso nell'anno 2021)
- Maggiori costi assicurativi per 2.056 migliaia di euro.

## 22. Materie prime e materiali

Migliaia di euro 29.512 (26.122)

La voce include i costi per acquisti di materiali:

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Carburanti	15.672	12.534	3.139
Lubrificanti	399	369	30
Pneumatici	952	937	15
Ricambi	10.657	10.156	501
Materiali vari	1.498	1.556	-58
Altro	334	570	-237
<b>Totale</b>	<b>29.512</b>	<b>26.122</b>	<b>3.390</b>

L'aumento dei costi è sostanzialmente riferibile all'aumento del costo dei carburanti.

## 23. Costi per godimento beni di terzi

Migliaia di euro 5.942 (5.850)

La voce include:

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Canone gestione sosta e contrassegni	5.024	4.930	94
Altre locazioni e noleggi	918	920	-2
<b>Totale</b>	<b>5.942</b>	<b>5.850</b>	<b>91</b>

Il canone gestione sosta e contrassegni è relativo a quanto dovuto al Comune di Bologna in base a quanto previsto dal contratto di aggiudicazione della relativa gara.

## 24. Altri costi operativi

Migliaia di euro 4.107 (3.506)

La voce include:

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Imposte e tasse	1.126	1.040	86
Revisioni e collaudi	166	134	32
Contributi associativi	252	258	-6
Altro	2.563	2.074	490

<b>Totale</b>	<b>4.107</b>	<b>3.506</b>	<b>602</b>
---------------	--------------	--------------	------------

Tabella 1

## 25. Ammortamenti

Migliaia di euro 16.630 (15.839)

La voce è costituita dalla quota di ammortamento dell'esercizio 2021, che si attestano a 16.630 migliaia di euro e si riferiscono alle seguenti immobilizzazioni (di cui per 1.631 mila euro dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS16):

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Ammortamenti attività materiali	14.406	13.667	739
Di cui:			
Immobili	78	75	3
Materiale rotabile autobus/filobus	10.555	9.901	654
Materiale rotabile ferroviario	2.775	2.681	94
Autoveicoli	118	130	-12
Infrastrutture	475	589	-114
Altre attività materiali	406	291	115
Ammortamenti attività immateriali	593	663	-70
Ammortamenti attività per diritti d'uso	1.631	1.509	122
<b>Ammortamenti totali</b>	<b>16.630</b>	<b>15.839</b>	<b>791</b>

## 26. Svalutazione e ripristini di valore

Migliaia di euro -731 (249)

La voce è costituita dai rilasci dei fondi svalutazione crediti operati nel 2021 che riguardano principalmente le attività finanziarie non correnti.

## 27. Variazione dei fondi per accantonamenti

Migliaia di euro 2.335 (4.485)

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

Il saldo della voce pari a 2.335 migliaia di euro è connesso all'incremento al netto dei rilasci dell'anno del fondo vertenze di lavoro per 927 mila euro, ad accantonamenti al fondo svalutazione magazzino per 1.023 mila euro ed al fondo rischi contenzioso con clienti per 500 mila euro oltre che al rilascio del fondo manutenzione materiale rotabile per 115 mila euro.

## 28. Proventi finanziari

Migliaia di euro 1.546 (1.108)

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

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Dividendi	31	61	-30
Altri proventi finanziari			
Di cui interessi attivi su crediti	1.452	971	482
Di cui interessi attivi su conti bancari	1	1	0
Di cui altri interessi attivi	62	76	-13
<b>Proventi finanziari</b>	<b>1.546</b>	<b>1.108</b>	<b>438</b>

L'incremento degli interessi attivi su crediti è sostanzialmente riferibile agli interessi attivi relativi al credito Progetto Crealis (calcolati in applicazione del costo ammortizzato) pari a 959 migliaia di euro (462 migliaia di euro nel 2020).

## 29. Oneri finanziari

Migliaia di euro 2.143 (2.473)

Migliaia di euro	2021	2020	Variazioni
Oneri da prestiti obbligazionari	1.987	1.988	-1
Altri oneri finanziari	156	486	-330
<b>Totale</b>	<b>2.143</b>	<b>2.473</b>	<b>-330</b>

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario emesso in data 15 settembre 2017, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 2,11% (tasso nominale dello 1,85%).

## 30. Oneri fiscali

Migliaia di euro 4.766 (-1.699)

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

Migliaia di euro	2021	2020	VARIAZIONE
Ires	0	0	0
Irap	0	45	(45)
Imposte correnti sul reddito	0	45	(45)
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(45)	(261)	216
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	(45)	(261)	216
<b>Imposte correnti</b>	<b>(45)</b>	<b>(216)</b>	<b>171</b>
Accantonamenti			0
Rilasci	4.811	(1.483)	6.294
Imposte anticipate	4.811	(1.483)	6.294
Accantonamenti			
Rilasci			
Imposte differite	0	0	0
<b>Imposte anticipate e differite</b>	<b>4.811</b>	<b>(1.483)</b>	<b>6.294</b>

Oneri (proventi) fiscali	4.766	(1.699)	6.465
--------------------------	-------	---------	-------

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

Descrizione Migliaia di Euro	Valore	Imposta
Risultato prima delle imposte	9.885	
Onere fiscale teorico (aliquota 24%)		2.372
Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi		
<b>Totale</b>		
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Accantonamento fondo cause lavoro non deducibile	1.366	
Accantonamento fondo franchigie non dedotte 2017	1.914	
Altre differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	1.573	
<b>Totale</b>	<b>4.854</b>	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
Utilizzo Fondi	(1.980)	
Altri rigiri delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(539)	
<b>Totale</b>	<b>(2.519)</b>	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Sopravvenienze	501	
Altri costi indeducibili	24	
Super ammortamento	(7.503)	
Pier ammortamento	(1.901)	
Detassazione contributi Covid-19 10-bis	(18.869)	
Altre differenze che non si riversano negli esercizi successivi	264	
<b>Totale</b>	<b>(27.484)</b>	
Imponibile fiscale	(15.264)	
Detrazioni d'imposta		
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		-

#### IRAP

Descrizione Migliaia di Euro	Valore	Imposta
Differenza tra valore e costi della produzione	10.482	
Voci del Conto Economico non rilevanti	90.764	
<b>Totale</b>	<b>101.246</b>	
Onere fiscale teorico (aliquota 3,90%)		3.949
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
Variazioni in aumento	9.825	
Variazioni in diminuzione	(21.147)	
Deduzioni del Personale	(98.644)	
<b>Totale</b>	<b>(109.966)</b>	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		

Utilizzo fondi rischi e oneri deducibili	(573)	
Ammortamento del costo dei marchi e dell'avviamento	(125)	
<b>Totale</b>	<b>(698)</b>	
Imponibile fiscale	(9.417)	
Imposte correnti sul reddito dell'esercizio		(396)

### Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due ultimi esercizi a confronto.

	31/12/2021	31/12/2020
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)	5.119	3.181
Utile base per azione (euro)	0,07	0,05
Utile diluito per azione (euro)	0,07	0,05

## Informazioni sul rendiconto finanziario

La dinamica finanziaria del 2021 evidenzia un decremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti pari a 57.404 migliaia di euro.

Il flusso di cassa netto da attività operative, pari a 9.565 migliaia di euro, diminuisce di 18.533 migliaia di euro rispetto al 2020 (28.099 migliaia di euro) principalmente per effetto:

- Variazione dell'utile (+ 1.938 milioni di euro)
- Variazione degli ammortamenti (+ 791 milioni di euro)
- Variazione dei fondi (- 4.866 milioni di euro)
- Svalutazioni/rivalutazioni di attività finanziarie (- 980 milioni di euro)
- Plusvalenze/minusvalenze da realizzo di attività non correnti (+ 4.315 milioni di euro)
- Oneri/proventi finanziari (-768 milioni di euro)
- Variazione del capitale d'esercizio e altre variazioni (- 19.502 migliaia di euro)

La variazione del capitale d'esercizio e altre variazioni è dovuta essenzialmente all'effetto combinato di:

- Un incremento delle rimanenze, pari a 426 migliaia di euro
- Un incremento dei crediti commerciali, pari a 11.164 migliaia di euro
- Un incremento delle attività per imposte sul reddito correnti, pari a 915 migliaia di euro
- Un incremento delle altre attività correnti, pari a 8.514 migliaia di euro
- Un incremento delle passività commerciali non correnti, pari a 1.173 migliaia di euro
- Un incremento delle altre passività non correnti, pari a 1.221 migliaia di euro
- Un decremento delle passività commerciali correnti, pari a 6.672 migliaia di euro
- Un incremento delle altre passività correnti, pari a 1.481 migliaia di euro.

Il flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento, pari a 35.252 migliaia di euro, è prevalentemente assorbito dagli investimenti in attività materiali, pari a 37.070 migliaia di euro.

Il flusso di cassa assorbito da attività finanziaria, pari a 2.906 migliaia di euro, è essenzialmente assorbito dall'effetto combinato di:

- Il rimborso delle passività finanziarie per beni in leasing, pari 3.720 migliaia di euro
- Variazione delle attività finanziarie, pari a 2.712 migliaia di euro
- Variazione delle passività finanziarie, pari a 66 migliaia di euro
- Proventi finanziari per 50 migliaia di euro
- Il pagamento di interessi passivi per 1.760 migliaia di euro
- Il pagamento di altri oneri finanziari, pari a 153 migliaia di euro
- Dividendi incassati, pari a 31 migliaia di euro.

## Gestione dei rischi finanziari

Obiettivo della Società è il mantenimento nel tempo di una gestione bilanciata della propria esposizione finanziaria, atta a garantire una struttura del passivo in equilibrio con la composizione dell'attivo di bilancio e in grado di assicurare la necessaria flessibilità operativa attraverso l'utilizzo della liquidità generata dalle attività operative correnti e il ricorso a finanziamenti bancari.

La capacità di generare liquidità dalla gestione caratteristica, unitamente alla capacità di indebitamento, consente alla Società di soddisfare in maniera adeguata le proprie necessità operative, di finanziamento del capitale circolante operativo e di investimento, nonché il rispetto dei propri impegni finanziari.

Vengono illustrate nel seguito le strategie seguite da TPER per la gestione ed il controllo dei rischi di natura finanziaria.

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposta:

- Al rischio di liquidità, con riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a far fronte agli impegni a breve termine
- Al rischio di mancato rispetto dei covenants sul prestito obbligazionario
- Al rischio di fluttuazione dei tassi di interesse derivante dall'esposizione a tassi di interesse variabili
- Al rischio derivante dalle oscillazioni del prezzo delle commodity
- Al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità di default di una controparte finanziaria.

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 è costituito dall'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, anche in relazione alle possibili criticità inerenti all'erogazione dei contributi spettanti derivati da trasferimenti della Pubblica Amministrazione, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, dell'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e della liquidità generata dall'emissione del prestito obbligazionario.

La strategia adottata dalla Società per la gestione del rischio di liquidità si concentra 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 e 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 2021.

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 2021.

Migliaia di euro	Valore bilancio	Flussi contrattuali
------------------	-----------------	---------------------

	Inferiori a 1 anno	Da 1 anno a 2 anni	Da 2 anni a 5	Oltre 5 anni	Totale
AL 31 dicembre 2021					
Prestiti obbligazionari	95.108	33.424	32.838	32.253	98.515
Derivati	-				-
Passività per beni in leasing	3.762	2.286	1.389	541	4.216
Passività commerciali	55.907	54.734	1.173		55.907
AL 31 dicembre 2020					
Prestiti obbligazionari	94.878	1.757	33.424	65.091	100.272
Derivati	31	31			31
Passività per beni in leasing	7.306	3.090	3.256	4.255	10.601
Passività commerciali	61.409	61.409			61.409

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 rischio di default è riferibile al prestito obbligazionario. Il regolamento dello stesso, in linea con la prassi internazionale per operazioni analoghe, prevede in generale il diritto 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. In particolare, 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.

Il rispetto di tali *covenants* è monitorato. Allo stato attuale tutti i *covenants* sono stati rispettati e se ne prevede il rispetto anche per il 2022.

### **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 della società 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 2021 è il prestito obbligazionario che è a tasso fisso, nella seguente tabella vengono riportati i flussi finanziari contrattuali attesi.

Migliaia di euro	31.12.21	Flussi finanziari contrattuali	quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso fisso	95.108	98.515	33.424	32.838	32.253	-
<b>Totale</b>	<b>95.108</b>	<b>98.515</b>	<b>33.424</b>	<b>32.838</b>	<b>32.253</b>	<b>-</b>

Migliaia di euro	31.12.20	Flussi finanziari contrattuali	quota corrente	Da 1 a 2 anni	Da 2 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Tasso fisso	94.878	100.272	1.757	33.424	65.091	-
<b>Totale</b>	<b>94.878</b>	<b>100.272</b>	<b>1.757</b>	<b>33.424</b>	<b>65.091</b>	<b>-</b>

### 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 2021 è stato rilevato un aumento delle commodity energetiche per altro acuito dall'attuale situazione geopolitica e dal conflitto russo-ucraino, essendo la Russia tra i principali produttori di gas e petrolio.

Allo stato attuale TPER sta analizzando gli effetti dell'incremento di prezzo delle commodity sul proprio business, ancorché trattandosi di una variabile esogena la stessa può essere mitigata solamente con una interlocuzione con il concedente per eventuali revisioni del servizio coerenti con le dinamiche dei costi delle *commodities*.

### Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali.

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. Tuttavia sono presenti alcune posizioni creditorie in sofferenza, posizioni oggetto di valutazione analitica, ed una stima complessiva della rischiosità delle posizioni creditorie in essere, per le quali è stato creato un fondo svalutazione che tiene conto della stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti.

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.

L'esposizione contenuta al rischio di credito di controparte è confermata dalle risultanze dell'analisi di impairment, come dettagliato nella sezione dedicata.

Per misurare le perdite attese i crediti sono stati raggruppati sulla base delle caratteristiche di rischio della controparte e per fasce di scaduto. Al fine di applicare i modelli selezionati sono state definite percentuali di svalutazioni determinate per fasce di scaduto ed in base alle perdite storiche registrate dalla Società. Tali percentuali sono state successivamente arricchite di informazioni prospettiche al fine di riflettere anche informazioni di mercato oltre quelle storiche.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito – al lordo delle svalutazioni operate – della società al 31 dicembre 2021.

<i>migliaia di euro</i>	scaduti						
	Crediti 31/12/2021	non scaduti	0-30	31- 60	61- 90	91- 180	oltre 180
Attività commerciali	78.608	51.340	553	3.084	1.780	5.493	16.359
Attività finanziarie	44.102	44.102	0	0	0	0	0
Altre attività	23.234	18.585	0	0	0	0	4.649
fondo svalutazione crediti	-11.882	-3.577	-21	-140	-80	-276	-7.788
<b>Totale</b>	<b>134.062</b>	<b>110.450</b>	<b>532</b>	<b>2.943</b>	<b>1.700</b>	<b>5.217</b>	<b>13.219</b>

### 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.

<i>Migliaia di euro</i>	not e	livell o di Fair Valu e	Costo Ammortizzato		Fair value contabizzato a conto economico		Totale	
			31/12/20	31/12/20	31/12/20	31/12/20	31/12/20	31/12/20
			21	20	21	20	21	20
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>								
Partecipazioni	4	3	53.420	52.820	4.009	4.009	57.429	56.829
Attività finanziarie	5		34.778	42.256			34.778	42.256

<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>							
Crediti commerciali	7	72.649	61.485			72.649	61.485
Attività finanziarie	5	7.607	7.645			7.607	7.645
Attività per imposte sul reddito correnti	9	4.633	3.718			4.633	3.718
Altre attività	10	17.362	8.848			17.362	8.848
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>							
Prestiti obbligazionari	14	63.441	94.878			63.441	94.878
Derivati	14	2		0	31	0	31
Altre passività finanziarie	14	347	382			347	382
Passività per beni in leasing a lungo termine	3	1.911	4.161			1.911	4.161
Altre passività	15	22.934	21.712			22.934	21.712
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>							
Prestiti obbligazionari	14	31.667	0			31.667	0
Passività commerciali	12	54.734	61.409			54.734	61.406
Passività finanziarie	14		0			31.667	0
Passività per beni in leasing - quota a breve	3	1.851	3.144			1.851	3.144
Altre passività	15	28.396	26.915			28.396	26.915

### 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 determinazione del *fair value*:

- 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 (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 2021 e al 31 dicembre 2020 con riferimento a parametri osservabili di mercato:

- Il *fair value* di attività e passività finanziarie con condizioni e termini standard, quotati in un mercato attivo è 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 a *fair value*:

Migliaia di euro	31/12/2021	fair value alla data di bilancio
------------------	------------	----------------------------------

	livello 1	livello 2	livello 3
Partecipazioni	4.009		4.009

In coerenza con quanto disposto dal principio IFRS 13 viene riportato il *fair value* delle passività finanziarie al 31 dicembre 2021, tra le quali il prestito obbligazionario che è valutato al costo ammortizzato.

Migliaia di euro	31/12/2021 Valore di bilancio	31/12/2021 Fair Value
Prestiti obbligazionari	95.108	96.900
Passività per beni in leasing	3.762	4.173
Altre passività finanziarie	347	347

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, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il *fair value* è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

## Altre informazioni

### Garanzie e beni di terzi presso l'azienda

Al 31 dicembre 2021 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:

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
<b>Garanzie concesse a terzi</b>			
Fideiussioni concesse	15.655.193	20.295.882	-4.640.689
<b>Rischi</b>			
Beni di terzi presso l'azienda			0
Beni di SRM in affitto d'azienda	26.433.530	28.037.480	-1.603.950
Beni di SRM presso l'azienda	19.102	19.102	0
<b>Totale</b>	<b>42.107.825</b>	<b>48.352.464</b>	<b>-6.244.639</b>

Le fideiussioni concesse a terzi si riferiscono – in massima parte - alle garanzie prestate da TPER, per conto di Tpb S.c.r.l. e Tpf S.c.r.l., alle rispettive agenzie della mobilità per i 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 dell’azienda in affitto da SRM per il trasporto pubblico nel bacino bolognese.

Oltre alle garanzie sopra sintetizzate, si segnala che TPER aveva alla data di chiusura dell’esercizio 60 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 fidejussioni attive sulla realizzazione del sistema di trasporto pubblico a guida vincolata (TPGV) Bologna – San Lazzaro (10 milioni di Euro), per l’acquisto di nuovi autobus (18,8 milioni di Euro), per servizi di manutenzione (12,2 milioni di Euro) e per mense aziendali (3,5 milioni di Euro).

### Attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 e ss.

L’art. 2497 e ss. cc. non è applicabile in quanto 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.

### 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	0	Vendite a parti correlate	Acquisti da parti correlate	Crediti vs parti correlate	Debiti vs parti correlate
<b>Società Controllate</b>					
Omnibus S.c.r.l.	2020	2.709	7.415	5.086	4.386
	2021	3.596	10.096	3.757	4.988
TPF S.c.r.l.	2020	19.032	544	2.404	153
	2021	19.133	581	2.821	178
TPB S.c.r.l.	2020	80.571	60	23.201	5
	2021	80.251	59	22.661	-1
MA.FER S.r.l.	2020	2.788	75	14.453	7.446
	2021	2.882	70	9.369	11
DINAZZANO PO S.p.A.	2020	1.356	78	1.206	1
	2021	1.693	6	998	5
HERM S.r.l.	2020	3	11	0	11
	2021	3	11	0	11
SST S.r.l.	2020	431	2.408	315	940
	2021	460	2.932	263	845
<b>Totale</b>	<b>2020</b>	<b>106.889</b>	<b>10.591</b>	<b>46.666</b>	<b>12.942</b>
	<b>2021</b>	<b>108.020</b>	<b>13.756</b>	<b>39.869</b>	<b>6.037</b>
<b>Società Collegate</b>					
SETA S.p.A.	2020	176	8	176	56
	2021	230	133	306	266
CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI	2020	1.107	40	1.800	163
	2021	127	-2	191	161

TRENITALIA TPER S.c.r.l.	2020	17.270	0	11.502	2.810
	2021	19.419	0	22.136	4.378
MARCONI EXPRESS S.p.A.	2020	821	142	10.472	237
	2021	2.842	71	12.672	637
<b>Totale</b>	<b>2020</b>	<b>19.374</b>	<b>190</b>	<b>23.950</b>	<b>3.265</b>
	<b>2021</b>	<b>22.617</b>	<b>202</b>	<b>35.303</b>	<b>5.442</b>
<b>TOTALE</b>	<b>2020</b>	<b>126.263</b>	<b>10.780</b>	<b>70.616</b>	<b>16.207</b>
	<b>2021</b>	<b>130.637</b>	<b>13.958</b>	<b>75.173</b>	<b>11.479</b>

Le vendite e gli acquisti con parti correlate sono effettuati con termini e condizioni equivalenti a quelle prevalenti in libere transazioni. Non sono state fornite, né sono state ricevute garanzie per i crediti e debiti contratti con parti correlate. Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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..

<i>Migliaia d Euro</i>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>Variazione</b>
Compenso agli Amministratori	128	128	0
Compenso ai Sindaci	92	92	0
Compenso alle società di revisione	45	45	0
<b>Totale</b>	<b>265</b>	<b>265</b>	<b>0</b>

### 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, anche per il tramite di consorzi, le seguenti sovvenzioni / contributi, da pubbliche amministrazioni:

<b>IMPORTO INCASSATO Euro</b>	<b>ENTE EROGANTE</b>	<b>CAUSALE</b>
926.872	Regione Emilia Romagna	Contributo per l'acquisto di autobus - fondi POR-FESR 2014/2020 azione 4.6.2
176.798	Ministero Infrastrutture e Trasporti	Contributo per la realizzazione del sistema TPGV - Trasporto Pubblico a Guida Vincolata Bologna Centro - San Lazzaro (BO) - L.211/92
1.203.923	SRM Bologna	acconto 95% n°15 bus interurbani IVECO 12mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F
348.009	AMI Ferrara	acconto 95% n°3 bus MAN interurbani 14mt. - fondi FSC 2014-2020 asse F
27.526	AMI Ferrara	saldo contributo per migliorare qualità e sicurezza TPL per prevenzione e contenimento contagio Covid19 - DGR n°1269/2020

2.295.625	AMI Ferrara	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06
8.213.001	SRM Bologna	Contributo sui maggiori costi per CCNL ex L 47/04, L 58/05, L 296/06
5.420.773	Ministero del Lavoro	Contributo su oneri di malattia L 266/2005
3.623	INPS	FIS Covid-19
11.554.027	Agenzie della mobilità	Ristori pubblici mancati ricavi Covid-19
60.000	Agenzia Entrate	Credito di imposta per sanificazioni e DPI anti Covid-19
<b>30.230.177</b>	<b>TOTALE INCASSATO NEL 2021</b>	

## Relazione del collegio sindacale



**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 2021 redatta ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del C.C.**

**\*\*\*\*\***

Signori Azionisti,

il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2429, comma 2 C.C., è chiamato a riferire all'Assemblea degli Azionisti di TPER S.P.A. ("*TPER*" o "*la Società*"), convocata per l'approvazione del bilancio, sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'esercizio nell'adempimento dei propri doveri, 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 è stato nominato, nella sua attuale composizione, dall'assemblea dei Soci in data 12 luglio 2021 a norma dell'art. 25 dello Statuto Sociale e, rispetto al precedente mandato, ha avuto un nuovo ingresso fra i suoi membri nella persona del Presidente il Dott. Enrico Corsini essendo confermati nella nomina i sindaci effettivi Dott.ssa Patrizia Preti ed il Dott. Fabio Ceroni. Fino alla data del 14 luglio 2021 il Collegio Sindacale era composto da Sergio Graziosi, Presidente, Patrizia Preti e Fabio Ceroni, Sindaci effettivi.

Il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021, 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 per la prima volta nel 2021 il Bilancio in forma Integrata che accorpa il Bilancio di Esercizio civilistico ed il Bilancio di Sostenibilità. In particolare, il Bilancio Integrato include il Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2021 di TPER S.p.A., il Bilancio Consolidato d'esercizio

chiuso al 31.12.2021 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 2021 unitamente agli altri allegati obbligatori che lo corredano e alla Relazione sulla gestione come sopra declinata. L'organo di amministrazione ha reso disponibili i relativi documenti approvati in data 27 maggio 2022 ed afferenti al bilancio d'esercizio (ed a quello consolidato) chiuso al 31 dicembre 2021, 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., deputata all'uopo.

Ad altro separato organo collegiale, in seno alla Società TPER, sono attribuite le funzioni dell'Organismo di vigilanza ai sensi del D. Lgs. 231/2001.

### ***Premessa Generale***

TPER è uno dei principali Gruppi della mobilità sostenibile in Italia ed è la 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 ferroviario. E' una società a partecipazione pubblica non di controllo e quotata 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 ravvisano 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 lett. 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 sussiste un coordinamento formalizzato fra le pubbliche amministrazioni partecipanti).

Il bilancio di esercizio (e bilancio consolidato) è stato redatto in conformità alle disposizioni di legge vigenti ed ai principi contabili internazionali IAS/IFRS emanati dallo IASB ed adottati dall'UE, nonché secondo le relative interpretazioni dell'IFRIC, integrati con le modifiche omologate ed attualmente in vigore, oltre alla verificata 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 qualifica di Ente di Interesse Pubblico (acronimo EIP) come definito dall'art. 16 del D. Lgs 39/2010.

L'esercizio 2021 è stato caratterizzato dalla nomina degli organi sociali per compiuto triennio. Infatti, oltre a nominare il Collegio sindacale, l'assemblea dei Soci in data 12 luglio 2021 ha provveduto alla nomina del Consiglio di Amministrazione immutato nella composizione rispetto al precedente mandato a meno del consigliere Dott.ssa Maria Elisabetta Tanari in sostituzione del Dott. Francesco Badia, essendo confermati nelle nomine rispettive la Dott.ssa Giuseppina Gualtieri, Presidente e Amministratore Delegato e l'Ing. Giovanni Neri quale consigliere. Il Consiglio di Amministrazione nominato secondo l'art. 17 dello Statuto sociale, resterà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2021 e, a tal riguardo, si ricorda che l'Assemblea dovrà provvedere in merito.

## **Verifica dei requisiti di indipendenza del Collegio Sindacale**

In data 7 settembre 2021, il Collegio Sindacale ha svolto, con esito positivo, la propria autovalutazione con verifica ad inizio mandato del possesso da parte di tutti i componenti dei requisiti di indipendenza in ottemperanza e in coerenza con le indicazioni fornite dalla Norma Q.1.1. (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 2021 ed il 31/12/2021, il Collegio Sindacale nelle diverse composizioni ha partecipato alle Assemblee dei Soci ed alle riunioni del Consiglio di Amministrazione; il Collegio stesso si è inoltre periodicamente riunito per l'espletamento 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 sottoscritti.

In tale ambito, il presente 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 presente Collegio ha tenuto, altresì, periodiche riunioni con il soggetto incaricato della Revisione legale PricewaterhouseCoopers S.p.A., dalle quali non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione, nonché con l'Organismo di vigilanza e con l'Internal Auditor. Il collegio sindacale ha inoltre acquisito informazioni dagli organi di controllo delle società controllate.

## ***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:

- i) la tipologia dell'attività svolta;
- ii) la sua struttura organizzativa e contabile,

avendo altresì riguardo alla circostanza che, con efficacia dal 27.10.2021, si è ceduto il ramo d'azienda della sosta a seguito di aggiudicazione a società terza della procedura di gara relativa all'affidamento delle attività afferenti il Piano Sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità nel Comune di Bologna; tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase 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 riscontro 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, fatti salvi ovviamente gli effetti derivanti dalla sopra citata operazione straordinaria, non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto dall'oggetto sociale;
- l'assetto organizzativo, ancorché in minima parte modificato per effetto di quanto precede, 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 riassetto funzionale, ciò, quindi, non solo dal punto di vista contabile ed amministrativo;

- le risorse umane dedite all'attività aziendale di TPER si sono di conseguenza ridotte (se si considera il dato medio) passando da 2.179 unità nell'esercizio 2020 a 2.030 unità dell'esercizio 2021;
- è inoltre possibile rilevare come la Società abbia operato nel 2021, 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 deroga 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 2408 del Codice Civile.

### ***Rilevanza fatti significativi dell'esercizio***

Con riguardo ai fatti significativi avvenuti nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, oltre a quanto sopra indicato, si rinvia alla Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione a 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 dell'emergenza sanitaria connessa alla diffusione del *virus* Covid-19, il collegio sindacale ha costantemente monitorato l'evoluzione dei diversi interventi governativi e regionali per il settore dei trasporti e le correlate iniziative intraprese dalla Società.

Come dettagliatamente rappresentato nella Relazione degli amministratori, nelle diverse fasi dell'emergenza, TPER ha adottato misure che hanno consentito la tutela della salute dei dipendenti e passeggeri trasportati.

Gli amministratori hanno dettagliatamente riferito gli impatti economici e operativi dell'emergenza sanitaria e le risorse (ristori) stanziati a favore della Società a compensazione di mancati introiti e maggiori costi conseguenti al Covid-19.

### ***Assetto macro-organizzativo di TPER***

TPER ha avviato 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, il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 23-12-2021 ha previsto per l'esercizio 2022 l'inserimento di 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.

### ***Operazioni infragruppo o con parti correlate***

Ai sensi dell'art. 2427, primo comma, voce 22 bis) del C.C., la Società ha compiutamente indicato nelle note esplicative le operazioni realizzate con parti correlate, precisandone l'importo, la natura del rapporto ed ogni altra informazione necessaria ai fini della comprensione del bilancio. Tali operazioni sono state effettuate a condizioni equivalenti a quelle prevalenti in libero mercato.

### ***Operazioni atipiche o inusuali***

Nell'ambito dell'attività di controllo svolta dal presente Collegio Sindacale non sono emerse operazioni atipiche o inusuali ovvero non ricorrenti.

### ***Fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione***

Con riguardo ai fatti di rilievo, gli amministratori hanno dettagliatamente illustrato le conseguenze economiche in termini di aumenti sensibili dei costi delle materie prime e possibili criticità sugli approvvigionamenti a causa delle turbolenze del mercato e degli scenari geopolitici (conflitto Russia-Ucraina) e per il prolungarsi di un'emergenza sanitaria che ha portato ad un maggiore uso del trasporto privato rispetto a quello pubblico.

### ***Attività di Vigilanza***

Nel corso dell'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 2021, 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 imprudenti 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; stante l'organigramma direzionale, le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, Codice Civile, sono state fornite ed acquisite dall'Organo Amministrativo e dal Direttore Generale e ciò sia in occasione delle riunioni programmate, sia in occasione di eventuali accessi 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 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 o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale e sono state adeguatamente valutate;
- 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, anche ai fini e per gli effetti

- dell'informativa dovuta ai sensi del D.Lgs. 254/2016, di cui *infra*, 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, a tal riguardo, di informazioni specifiche dai responsabili delle funzioni, dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, e mediante l'esame dei documenti aziendali e a tale riguardo non ci sono osservazioni particolari da riferire;
  - 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 ricorrenti confronti 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 informazione. I rapporti con le persone operanti nella citata struttura si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio Sindacale;
  - i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica 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 si è dovuto intervenire per omissioni 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, non è stato richiesto il rilascio di pareri ai sensi dell'art. 19, lett. e), del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Il Collegio Sindacale in tal senso, nelle vesti 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., essendo tenuto a:

- i) informare l'Organo Amministrativo della Società dell'esito della revisione legale, trasmettendo allo stesso la Relazione aggiuntiva indirizzata a codesto 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 garantirne 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. 6 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) rispondere 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:

*(i) 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 14.06.2022.

Il documento illustra adeguatamente i risultati dell'attività di revisione legale dei conti nonché le informazioni obbligatorie di cui al secondo comma del citato art. 11 del Regolamento (UE) 537/2014.

Il Collegio Sindacale prende atto che PwC ha identificato già nel corso dell'esercizio 2020 alcune carenze nel sistema di controllo interno che ha valutato come non significative. Tali carenze sono state in parte risolte nel corso dell'esercizio 2021 mentre altre dovranno essere oggetto di azioni di miglioramento da parte del Management (utenze SAP All; review annuale delle utenze; gestione program changes; sicurezza password policy).

*ii) Attività di monitoraggio del processo di informativa 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 risultano adeguate rispetto all'attività attualmente svolta di TPER.

Abbiamo verificato la capacità di TPER di adempiere alle proprie obbligazioni tenuto conto dei provvedimenti governativi a sostegno del TPL 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 prima quota nel mese di settembre 2022 (circa 31,7 milioni di euro).

*iii) Attività di vigilanza sull'efficacia dei sistemi 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.

Alla luce delle risultanze dell'attività svolta, di quanto appreso dalle funzioni di controllo tenuto altresì conto dei contenuti della sopra citata relazione aggiuntiva ex art. 11 del regolamento (UE) 537/2014 predisposta dalla Società di Revisione che contiene la rassicurazione circa l'inesistenza di carenze significative del Sistema di controllo interno (S.C.I.) e confortati dai colloqui con la

stessa intercorsi, il Collegio Sindacale, in relazione alla realtà operativa della Società al 31 dicembre 2021, esprime una valutazione di adeguatezza del sistema di controllo.

*iv) Attività di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati*

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, rilasciata dalla società di revisione in data 14.06.2022, 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 con la relativa descrizione sia con riferimento al bilancio di esercizio che consolidato.

*v) 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 14.06.2022 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.

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 (la c.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 2021 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: a) sull'assolvimento degli obblighi imposti dalla normativa in tema di redazione e pubblicazione della dichiarazione non finanziaria; b) sull'adeguatezza delle metodologie/sistemi e dei processi impiegati a tal fine; c) sull'esibizione 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 richiederne la segnalazione nella presente relazione.



### ***Bilancio di esercizio (separato) e bilancio consolidato***

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".

Pertanto, 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 "tassonomia XBRL" essendone esonerato in quanto TPER ha emesso titoli presso investitori istituzionali di valore unitario superiore a 100.000 euro.

Relativamente al bilancio di esercizio ed al bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, fermo restando che i compiti in materia di revisione legale e, quindi, il giudizio sui rispettivi bilanci sono attribuiti in via esclusiva alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., si evidenzia che il progetto di bilancio dell'esercizio e quello consolidato chiuso al 31 dicembre 2021 sono stati approvati dall'organo di amministrazione e risultano costituiti dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso alla data del 31/12/2021 e dalle note illustrative (al bilancio d'esercizio e consolidato) che includono, in sintesi, i principi contabili 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. 10 del Regolamento Europeo n. 537/2014 sia al bilancio d'esercizio che a quello consolidato di gruppo, relazioni che non evidenziano rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio o richiami di informativa e, pertanto, il giudizio rilasciato è, per entrambi, 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, che sono gli stessi sia per il bilancio di esercizio che per il bilancio consolidato, sono riportati nella nota integrativa del solo bilancio consolidato.

Il Collegio Sindacale ha altresì vigilato sull'osservanza, da parte del Consiglio di Amministrazione, delle norme procedurali inerenti la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato nonché sull'impostazione generale degli stessi, sulla loro generale conformità alla legge per ciò che riguarda la forma e la struttura e non ha alcuna osservazione al riguardo;

– il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 sono stati redatti in base alle disposizioni di legge vigenti ed ai principi contabili internazionali IAS/IFRS emanati

dall'International Accounting Standards Board (IASB) e omologati dalla Commissione Europea come previsto dal regolamento Comunitario n. 1606/2002 attualmente vigenti, nonché ai dettami di cui al D. Lgs. 38/2005;

– abbiamo inoltre constatato la rispondenza del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

È quindi stato esaminato il progetto di bilancio in merito al quale vengono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- è 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;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, C.C. ed ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 38/05;
- è 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 informativa, le "altre attività immateriali" non si riferiscono a "costi di impianto ed ampliamento" e neppure a "costi di sviluppo" aventi utilità pluriennale ancora da ammortizzare;
- è stata verificata la correttezza delle informazioni contenute nelle note illustrative per quanto attiene l'assenza di eventuali posizioni finanziarie e monetarie attive e passive sorte originariamente in valute diverse dall'euro;
- sono state fornite nella nota illustrativa le informazioni richieste dall'art. 2427-bis c.c., relativamente ad eventuali strumenti finanziari, ove iscritti, ad un valore superiore al loro *fair value*;
- in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa la destinazione del risultato netto di esercizio e di cui si dirà *infra*, il collegio non ha nulla da osservare facendo peraltro notare che la decisione in merito spetta all'assemblea degli Azionisti.

Il risultato netto accertato dall'Organo di amministrazione relativo al bilancio d'esercizio di TPER chiuso al 31 dicembre 2021, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per Euro 5.119.009 (contro Euro 3.180.942 del precedente esercizio) mentre il risultato netto d'esercizio consolidato (Gruppo e terzi) risulta essere positivo di euro 6.941.309 (contro Euro 3.554.611 del precedente esercizio).

Il Collegio ha ricevuto in data odierna le relazioni predisposte dalla Società di revisione sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 ed ha preso atto:

- dei giudizi sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato in esse riportati, dai quali emerge che gli stessi forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso al 31/12/2021 redatti in conformità agli IFRS adottati dall'UE, sia del bilancio separato che del bilancio consolidato;
- dell'assenza di richiami di informativa;
- degli aspetti chiave della revisione contabile;

- dei giudizi di coerenza e di conformità alle norme di legge della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione contenuta nei fascicoli 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.

### ***Relazione sulla gestione integrata***

Il Collegio Sindacale ha esaminato i contenuti della Relazione sulla gestione integrata predisposta dal Consiglio di Amministrazione in relazione sia al bilancio separato che a quello consolidato, nonché verificato 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. 2423, quinto comma, del C.C. e dall'art. 5, comma primo, del decreto legislativo n. 38/2005.

### ***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 ostative, 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 2021 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 5.119.009) a riserva legale (euro 255.950), a riserva straordinaria (euro 2.363.059) e a distribuzione ai soci (euro 2.500.000).


Bologna, 14.06.2022

Il Collegio Sindacale

Enrico Corsini, Presidente

te 

Patrizia Preti, Sindaco effettivo



Fabio Ceroni, Sindaco effettivo



# Relazioni della Società di revisione

## Relazione della Società di revisione - Revisione DNF



**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 2021**



## **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 2021 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto, contenuta nel Bilancio Consolidato Integrato e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 27 maggio 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Informativa e tassonomia EU" 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 GRI-Sustainability Reporting Standards definiti nel 2016 e aggiornati al 2020 (di seguito "GRI Standards"), indicati nel paragrafo "Nota metodologica" della DNF, 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.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

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 Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzini 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

[www.pwc.com/it](http://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 e 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 a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, Tper SpA, che abbiamo selezionato sulla base delle sue attività, 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 2021 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 "Informativa e tassonomia EU" della stessa, richieste dall'articolo 8 del Regolamento Europeo 2020/852.

Bologna, 14 giugno 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti  
(Revisore legale)

Paolo Bersani  
(Procuratore)



# Relazione della Società di revisione - Bilancio consolidato



## 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 2021, 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 2021 e del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Tper SpA in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

#### PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)

---

**Aspetti chiave**

---

**Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave**

---

**Continuità aziendale**

*Le valutazioni effettuate sulla capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento sono descritte al paragrafo 'Continuità aziendale' delle Note illustrative al bilancio consolidato.*

I provvedimenti emanati dalle autorità competenti per contenere la diffusione epidemica del Covid-19 e per assicurare la tutela della salute nazionale hanno provocato una riduzione della mobilità dei cittadini incidendo sull'operatività del trasporto pubblico locale e sui ricavi del Gruppo che, a partire dalla seconda metà del mese di febbraio 2020, hanno subito una significativa contrazione che si è protratta anche nell'esercizio 2021.

Tale elemento di criticità ha richiesto da parte degli Amministratori approfondite valutazioni in merito alla capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento nel prevedibile futuro.

La Direzione ha effettuato una disamina dei fattori di rischio relativamente agli aspetti legati alla continuità aziendale, considerando i fattori di mitigazione dei rischi identificati e illustrando le considerazioni circa la capacità del Gruppo di adempiere alle proprie obbligazioni nell'orizzonte temporale di almeno 12 mesi.

Abbiamo identificato un'area di attenzione in questo ambito in considerazione dell'eccezionalità degli impatti dell'emergenza sanitaria sul Gruppo e del fatto che il processo di valutazione della Direzione comporti un elevato livello di giudizio professionale nella formulazione di valutazioni prospettiche sulla sostenibilità finanziaria in un contesto particolarmente dinamico e incerto.

Abbiamo effettuato la comprensione dell'approccio adottato dalla Direzione nell'identificazione dei principali rischi e delle criticità inerenti la capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento e delle assunzioni definite nel processo di valutazione.

Abbiamo discusso le proiezioni dei flussi di cassa utilizzate al fine di valutare la capacità del Gruppo di adempiere alle proprie obbligazioni nell'orizzonte temporale di almeno 12 mesi e abbiamo effettuato verifiche sulla ragionevolezza delle stime effettuate.

Abbiamo condotto un'analisi dettagliata dei contratti di finanziamento in essere per comprenderne le principali condizioni e abbiamo verificato che tali condizioni fossero rispettate e sostenibili in coerenza con le assunzioni definite dalla Direzione.

Abbiamo svolto procedure di revisione sugli eventi successivi per identificare quelli intesi a mitigare o influenzare la capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento.

Abbiamo infine verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa presentata nella nota 'Continuità aziendale' inclusa nelle Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2021.

### ***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 2021, 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 2021 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 2021 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, 14 giugno 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti  
(Revisore legale)

# Relazione della Società di revisione - Revisione Bilancio TPER S.p.A.



## **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 2021, 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 2021 e del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Tper SpA in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Aspetti chiave della revisione contabile**

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

---

#### **PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissant 90 Tel. 0422 606911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscelle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)

---

**Aspetti chiave**

---

**Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave**

---

**Continuità aziendale**

*Le valutazioni effettuate sulla capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento sono descritte al paragrafo "Continuità aziendale" delle Note illustrative al bilancio d'esercizio.*

I provvedimenti emanati dalle autorità competenti per contenere la diffusione epidemica del Covid-19 e per assicurare la tutela della salute nazionale hanno provocato una riduzione della mobilità dei cittadini incidendo sull'operatività del trasporto pubblico locale e sui ricavi della Società che, a partire dalla seconda metà del mese di febbraio 2020, hanno subito una significativa contrazione che si è protratta anche nell'esercizio 2021.

Tale elemento di criticità ha richiesto da parte degli Amministratori approfondite valutazioni in merito alla capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento nel prevedibile futuro.

La Direzione ha effettuato una disamina dei fattori di rischio relativamente agli aspetti legati alla continuità aziendale, considerando i fattori di mitigazione dei rischi identificati e illustrando le considerazioni circa la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nell'orizzonte temporale di almeno 12 mesi.

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 comporti un elevato livello di giudizio professionale nella formulazione di valutazioni prospettiche sulla sostenibilità finanziaria in un contesto particolarmente dinamico e incerto.

Abbiamo effettuato la comprensione dell'approccio adottato dalla Direzione nell'identificazione dei principali rischi e delle criticità inerenti la capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento e delle assunzioni definite nel processo di valutazione.

Abbiamo discusso le proiezioni dei flussi di cassa utilizzate al fine di valutare la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nell'orizzonte temporale di almeno 12 mesi e abbiamo effettuato verifiche sulla ragionevolezza delle stime effettuate.

Abbiamo condotto un'analisi dettagliata dei contratti di finanziamento in essere per comprenderne le principali condizioni e abbiamo verificato che tali condizioni fossero rispettate e sostenibili in coerenza con le assunzioni definite dalla Direzione.

Abbiamo svolto procedure di revisione sugli eventi successivi per identificare quelli intesi a mitigare o influenzare la capacità dell'impresa di continuare a operare come un'entità in funzionamento.

Abbiamo infine verificato l'accuratezza e la completezza dell'informativa presentata nella nota 'Continuità aziendale' inclusa nelle Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021.



### ***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 2021, 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 2021 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 2021 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, 14 giugno 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

Roberto Sollevanti  
(Revisore legale)